Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (prvá komora)

z 22. novembra 2012 *

„Doprava — Železničná doprava — Povinnosť manažéra železničnej infraštruktúry poskytnúť železničným podnikom všetky aktuálne časové údaje o pohyboch vlakov, najmä údaje o prípadných meškaniach vlakov umožňujúcich zabezpečenie vlakových prípojov“

Vo veci C-136/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Schienen-Control Kommission (Rakúsko) z 11. marca 2011 a doručený Súdnemu dvoru 18. marca 2011, ktorý súvisí s konaním:

Westbahn Management GmbH

proti

ÖBB Infrastruktur AG,

SÚDNY DVOR (prvá komora),

v zložení: predseda prvej komory A. Tizzano, sudcovia A. Borg Barthet (spravodajca), J.-J. Kasel a M. Safjan a M. Berger,

generálny advokát: N. Jääskinen,

tajomník: M.-A. Gaudissart, vedúci sekcie,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 21. marca 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Westbahn Management GmbH, v zastúpení: D. Böhmdorfer, a R. Schender, Rechtsanwälte,

— ÖBB Infrastruktur AG, v zastúpení: G. Ganzger, A Egger, a G. Lansky, Rechtsanwälte,

— poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, splnomocnený zástupca,

— Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a H. Støvlbæk, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 7. júna 2012,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: nemčina.

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu ustanovení článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, s. 14), ako aj ustanovení článku 5 v spojení s prílohou II smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenenej a doplnenej smernicou 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 164, s. 44; Mim. vyd. 07/008, s. 227, ďalej len „smernica 2001/14“).

2 Tento návrh bol predložený v rámci konania medzi spoločnosťou Westbahn Management GmbH (ďalej len „Westbahn Management“) a spoločnosťou ÖBB-Infrastruktur AG (ďalej len „ÖBB-Infrastruktur“), ktorého predmetom je odmietnutie ÖBB-Infrastruktur poskytnúť spoločnosti Westbahn Management aktuálne údaje týkajúce sa iných železničných podnikov, ktoré by tejto spoločnosti umožnili informovať cestujúcich o skutočných časoch odchodov vlakov umožňujúcich zabezpečenie vlakových prípojov.

Právny rámec

Právna úprava Únie

Smernica 2001/14

3 Podľa odôvodnenia 1 smernice 2001/14:

„Väčšia integrácia železničného sektoru spoločenstva je významným prvkom dobudovania vnútorného trhu a smeruje k dosiahnutiu udržateľnej mobility.“

4 Článok 5 smernice 2001/14 nazvaný „Služby“ stanovuje:

„1. Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ ‚hlavnej infraštruktúry‘ sa musí snažiť o to, aby čo najviac uľahčil zabezpečenie týchto služieb.

2. Ak manažér infraštruktúry ponúka niektoré zo služieb opísaných v bode 3 prílohy II ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku.

3. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných poskytovateľov ďalšie vedľajšie služby uvedené v bode 4 prílohy II. Manažér infraštruktúry nie je povinný takéto služby poskytnúť.“

5 Príloha II uvedenej smernice s názvom „Služby poskytované pre železničné podniky“ stanovuje:

„1. Minimálny prístupový balík obsahuje:

a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity;

b) právo na využitie poskytnutých kapacít;

c) použitie výhybiek a odbočiek;

d) prevádzka vlakov vrátane signalizácie, riadenia, dispečingu, ako aj hlásenia a poskytovania informácií o pohybe vlakov;

e) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré boli kapacity poskytnutá.

2. Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb zahŕňa:

a) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii;

b) čerpacie stanice;

c) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia;

d) nákladné terminály;

e) zoradiská;

f) zariadenia na zostavovanie vlakov;

g) odstavné koľaje;

h) centrá údržby a iné technické zariadenia.

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:

a) trakčný prúd;

b) predkúrenie osobných vlakov;

c) dodávku paliva, posunovanie a všetky ostatné služby poskytované na vyššie uvedených zariadeniach prístupových služieb;

d) osobitné dohody so zákazníkmi o:

— kontrole prepravy nebezpečného tovaru,

— pomoci pri prevádzke netypických vlakov.

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:

a) prístup k telekomunikačnej sieti;

b) poskytovanie doplnkových informácií;

c) technickú kontrolu vozového parku.“

Nariadenie č. 1371/2007

6 Podľa odôvodnení 1 až 5 a 7 až 9 nariadenia č. 1371/2007:

„(1) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvýšeniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.

(2) Oznámenie Komisie Stratégia politiky na ochranu spotrebiteľa pre roky 2002 – 2006 [Ú. v. ES C 137, s. 2] určuje cieľ, ktorým je dosiahnuť úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy v súlade s článkom 153 ods. 2 zmluvy [ES].

(3) V železničnej preprave je cestujúci slabšou stranou prepravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.

(4) Medzi práva užívateľa služieb železničnej prepravy patrí informovanie o spoji pred uskutočním cesty a počas cesty. Ak je to možné, mali by železničné podniky a predajcovia prepravných dokladov poskytovať tieto informácie vopred a čo najskôr.

(5) Podrobnejšie požiadavky na poskytovanie cestovných informácií budú vymedzené v technických podmienkach interoperability (TSI), ktoré sú uvedené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému [(Ú. v. ES L 110, s. 27; Mim. vyd. 13/026, s. 243), zmenenej a doplnenej smernicou Komisie 2007/32/ES z 1. júna 2007 (Ú. v. EÚ L 141, s. 63)].

…

(7) Železničné podniky by mali spolupracovať, aby cestujúcim v železničnej preprave uľahčili prechod od jedného prevádzkovateľa k druhému prostredníctvom poskytovania priamych prepravných dokladov vždy, keď je to možné.

(8) Poskytovanie informácií a prepravných dokladov cestujúcim v železničnej preprave by sa malo uľahčiť prispôsobením počítačových systémov spoločným špecifikáciám.

(9) Pokračovanie v zavádzaní informačných a rezervačných systémov by sa malo uskutočňovať v súlade s TSI.“

7 V článku 8 ods. 2 nariadenia č. 1371/2007 sa uvádza:

„Železničné podniky poskytnú cestujúcemu počas medzinárodnej cesty aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II.“

8 Článok 9 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Železničný podnik a predajcovia prepravných dokladov ponúkajú prepravné doklady, priame cestovné lístky a rezervácie, ak sú dostupné.“

9 Článok 18 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.“

10 Príloha II časť II tohto nariadenia týkajúca sa „informácií počas cesty“ vyžaduje poskytovanie nasledujúcich informácií:

„Služby vo vlaku

Nasledujúca stanica

Meškania

Hlavné prípoje

Otázky bezpečnosti“

Rakúska právna úprava

11 V § 54 zákona o železniciach (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957, ďalej len „EisbG“) sa uvádza:

„Cieľom ustanovení šiestej časti tohto zákona je zabezpečiť ekonomické a efektívne využívanie železničných tratí v Rakúsku:

1. vytvorením spravodlivej a fungujúcej hospodárskej súťaže na trhu železničnej dopravy medzi železničnými dopravnými podnikmi na hlavných železničných tratiach a na vedľajších tratiach spojených s inými hlavnými alebo vedľajšími traťami;

2. podporovaním prenikania nových železničných dopravných podnikov na trh železničnej dopravy;

3. zabezpečením prístupu užívateľov k železničnej infraštruktúre a

4. vykonávaním dohľadu nad hospodárskou súťažou s cieľom chrániť prístup užívateľov k železničnej sieti pred zneužitím dominantného postavenia.“

12 § 58 uvedeného zákona stanovuje:

„1. Podnik železničnej infraštruktúry musí na nediskriminačnom základe užívateľom poskytnúť na účely zabezpečenia prístupu k železničnej infraštruktúre okrem tohto prístupu aj tieto služby ako minimálny prístupový balík:

1. používanie výhybiek a odbočiek;

2. prevádzka vlakov vrátane… hlásenia a poskytovania informácií o pohybe vlakov;

3. údaje z komunikačných a informačných systémov, ktoré sú z právnych, faktických a ekonomických dôvodov nevyhnutné pre užívateľov na účely výkonu ich práva na prístup k železničnej infraštruktúre.

…

4. Podnik železničnej infraštruktúry môže, ale nie je povinný, poskytnúť užívateľom na účely prístupu k železničnej infraštruktúre tieto vedľajšie služby:

1. prístup k telekomunikačnej sieti, ktorý ide nad rámec prístupu podľa § 1 bodu 3;

2. poskytnutie doplnkových informácií;

3. technická kontrola vozového parku.

…“

13 § 81 EisbG stanovuje:

„1. V rámci spoločnosti Schienen-Control GmbH sa zriadi Schienen-Control Kommission (komisia pre kontrolu železničných tratí).

2. Schienen-Control Kommission vykonáva právomoci zverené v častiach 3, 5 až 6b. a 9 tohto zákona… a rozhoduje o odvolaniach podaných proti rozhodnutiam Schienen-Control GmbH. …

3. Vedenie Schienen-Control Kommission prináleží spoločnosti Schienen-Control GmbH. V rámci svojej činnosti vykonávanej pre Schienen-Control Kommission sú zamestnanci Schienen-Control GmbH povinní dodržiavať pokyny predsedu alebo člena určeného vnútorným poriadkom.“

14 Podľa § 82 EisbG:

„1. Schienen-Control Kommission sa skladá z jedného predsedu a dvoch ďalších členov. Za každého člena je potrebné určiť náhradníka. Náhradník nahradí člena v prípade prekážky. Predsedu a jeho náhradníka, ktorí musia byť zo sudcovského stavu, vymenováva Bundesminister für Justiz (spolkový minister spravodlivosti). Ostatných členov a ich náhradníkov, ktorí musia byť odborníkmi na relevantné odvetvia dopravy, vymenováva spolková vláda na návrh Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (spolkový minister dopravy, inovácie a technológie).

2. Členmi Schienen-Control Kommission nesmú byť:

1. členovia spolkovej vlády alebo krajinskej vlády, ako ani štátni tajomníci;

2. osoby, ktoré sú právne alebo fakticky v blízkom vzťahu k osobám, ktoré vykonávajú činnosť v rámci Schienen-Control Kommission;

3. osoby, ktoré nie sú voliteľné do Nationalrat (Národná rada).

3. Členovia Schienen-Control Kommission a ich náhradníci sú vymenovaní na funkčné obdobie piatich rokov. Po uplynutí funkčného obdobia sú povinní vykonávať svoj úrad až do jeho opätovného obsadenia. Opätovné vymenovanie je prípustné. Ak člen, resp. náhradník, prestane vykonávať svoju funkciu pred uplynutím funkčného obdobia, musí byť podľa odseku 1 vymenovaný na zvyšok funkčného obdobia nový člen, resp. náhradník.

4. Členstvo, resp. funkcia náhradníka zanikne:

1. smrťou;

2. uplynutím funkčného obdobia;

3. odstúpením z funkcie;

4. konštatovaním všetkých ostatných členov, že člen, resp. náhradník, nie je z dôvodu ťažkého telesného alebo duševného postihnutia spôsobilý riadne vykonávať svoju funkciu;

5. konštatovaním všetkých ostatných členov, že sa člen, resp. náhradník, nezúčastnil troch po sebe nasledujúcich rokovaní bez dostatočného ospravedlnenia;

6. v prípade predsedu, resp. jeho náhradníka, zánikom ich členstva v sudcovskom stave.

5. Členovia a ich náhradníci sú podľa § 20 ods. 3 rakúskej spolkovej ústavy (Bundes-Verfassungsgesetz) povinní zachovať mlčanlivosť.“

15 § 83 EisbG stanovuje:

„Schienen-Control Kommission prijíma rozhodnutia väčšinou svojich hlasov; zdržanie sa hlasovania je neprípustné. V prípade rovnakého počtu hlasov rozhoduje hlas predsedu. Schienen-Control Kommission prijme vlastný rokovací poriadok, v ktorom môžu byť jednotliví členovia poverení vedením bežných záležitostí vrátane prijímania procedurálnych rozhodnutí. Členovia sú vo výkone svojich funkcií nezávislí a nie sú viazaní žiadnymi pokynmi.“

16 V § 84 EisbG sa uvádza:

„Pokiaľ tento zákon nestanovuje inak, musí Schienen-Control Kommission uplatňovať všeobecný zákon o správnom konaní (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz), najmä jeho ustanovenia týkajúce sa konania pred nezávislými správnymi senátmi. Rozhodnutia Schienen-Control Kommission nemôžu byť zrušené alebo zmenené v správnom konaní. Je prípustné podať žalobu na Verwaltungsgerichtshof (správny súd)“.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

17 Spoločnosť Westbahn Management poskytuje od okamihu platnosti cestovného poriadku 2011/2012 služby v oblasti osobnej železničnej dopravy na trati Viedeň (Rakúsko) – Salzburg (Rakúsko).

18 Spoločnosť ÖBB-Infrastruktur je prevádzkovateľom väčšej časti rakúskej železničnej siete vrátane trate Viedeň – Salzburg. ÖBB-Infrastruktur má k dispozícii aktuálne časové údaje o všetkých vlakoch jazdiacich v železničnej sieti, ktorej prevádzku zabezpečuje. Tieto údaje zahŕňajú aktuálnu polohu vlaku, ako aj časy príchodu, prejazdu a odchodu pre ďalšiu jazdu vlakom.

19 ÖBB-Infrastruktur oznamuje jednotlivým železničným podnikom aktuálne časové údaje týkajúce sa jej vlastných vlakov. Každý železničný podnik môže prostredníctvom programu chráneného prístupovým heslom na internetovej stránke ÖBB-Infrastruktur konzultovať aktuálne údaje týkajúce sa vlakov jazdiacich v železničnej sieti prevádzkovanej touto spoločnosťou, avšak jednotlivé železničné podniky nie sú v týchto údajoch uvedené.

20 V niekoľkých dôležitých staniciach ÖBB-Infrastruktur oznamuje na monitoroch skutočné časy odchodu a príchodu osobných vlakov.

21 Westbahn Management požiadala ÖBB-Infrastruktur o poskytnutie aktuálnych časových údajov o vlakoch iných železničných podnikov, aby mohla informovať svojich cestujúcich o skutočných časoch odchodu vlakov umožňujúcich zabezpečenie vlakových prípojov.

22 ÖBB-Infrastruktur listom z 22. októbra 2010 odmietla tejto žiadosti vyhovieť s odôvodnením, že v zásade poskytuje iba údaje týkajúce sa železničného podniku, ktorý o ich poskytnutie požiadal. Spoločnosti Westbahn Management odporučila, aby s inými železničnými podnikmi uzatvorila dohodu, v ktorej sa tieto podniky dohodnú na poskytovaní svojich údajov.

23 K uzatvoreniu dohody tohto druhu medzi Westbahn Management a akýmkoľvek iným železničným podnikom však nedošlo. ÖBB-Personenverkehr AG (ďalej len „ÖBB-PV“) predovšetkým odmietla takúto dohodu uzatvoriť. V odvetví osobnej dopravy je ÖBB-PV kľúčovým podnikom na dotknutom rakúskom trhu. Je vlastnený spoločnosťou ÖBB-Holding AG, ktorá je takisto akcionárom ÖBB-Infrastruktur.

24 Westbahn Management sa domnieva, že neposkytnutie týchto údajov je v rozpore s prílohou II časťou II nariadenia č. 1371/2007 a požaduje prístup k týmto informáciám. Preto v tomto zmysle podala sťažnosť na Schienen-Control Kommission.

25 Keďže sa Schienen-Control Kommission domnievala, že vyriešenie sporu, ktorý prejednáva, závisí od výkladu práva Únie, rozhodla konanie prerušiť a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia [č. 1371/2007] vykladať v tom zmysle, že informácie o hlavných prípojoch majú okrem plánovaných časov odchodu zahŕňať aj oznámenia o meškaniach alebo výlukách týchto prípojov?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

Majú sa ustanovenia článku 5 v spojení s prílohou II smernice [2001/14] vykladať vzhľadom na ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia (ES) č. 1371/2007 v tom zmysle, že manažér železničnej infraštruktúry je povinný železničným podnikom nediskriminačným spôsobom poskytnúť aktuálne časové údaje o vlakoch iných železničných podnikov, pokiaľ zabezpečujú hlavné prípoje v zmysle prílohy II časti II nariadenia č. 1371/2007?“

O prejudiciálnych otázkach

O právomoci Súdneho dvora

26 Pred zodpovedaním položených otázok je potrebné overiť, či je Schienen-Control Kommission, ako to sama tvrdí v návrhu na začatie prejudiciálneho konania, súdnym orgánom v zmysle článku 267 ZFEÚ, a teda či má Súdny dvor právomoc odpovedať na položené prejudiciálne otázky.

27 Podľa ustálenej judikatúry pri posudzovaní, či má vnútroštátny orgán, ktorý predložil návrh na začatie prejudiciálneho konania, povahu súdneho orgánu v zmysle článku 267 ZFEÚ, čo predstavuje otázku, ktorá spadá výlučne do práva Únie, Súdny dvor zohľadňuje všetky kritériá, akými sú zriadenie orgánu zákonom, jeho trvalá povaha, záväzný charakter jeho právnych aktov, kontradiktórna povaha konania, uplatnenie právnych predpisov orgánom, ako aj jeho nezávislosť (pozri najmä rozsudky zo 14. júna 2007, Häupl, C-246/05, Zb. s. I-4673, bod 16; z 18. októbra 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Zb. s. I-8817, bod 19, ako aj z 10. decembra 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Zb. s. I-11525, bod 35).

28 V tejto súvislosti treba v súlade s tým, čo uviedol generálny advokát v bode 28 svojich návrhov, zdôrazniť, že Schienen-Control Kommission bola zriadená ako stály orgán na základe § 81 ods. 1 EisbG. Z ustanovení § 81 až § 84 tohto zákona zjavne vyplýva, že Schienen-Control Kommission spĺňa kritériá týkajúce sa zriadenia zákonom, trvalej povahy, uplatňovania právnych predpisov a nezávislosti takéhoto orgánu.

29 Ďalej treba na jednej strane konštatovať, že podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania všeobecný zákon o správnom konaní sa uplatňuje na konanie pred Schienen-Control Kommission, a tak zaručuje kontradiktórnu povahu konania pred týmto orgánom, keďže účastníci konania majú možnosť uplatniť svoje práva a právom chránené záujmy a keďže kontradiktórne vyjadrenia môžu viesť k pojednávaniu, na ktorom sa môžu zúčastniť svedkovia a znalci.

30 Na druhej strane treba tiež zdôrazniť, že podľa § 84 EisbG sa činnosť Schienen-Control Kommission riadi všeobecnou procesnou úpravou správneho konania, že jej rozhodnutia nemôžu byť zrušené správnymi rozhodnutiami, ale je možné ich napadnúť žalobou podanou na Verwaltungsgerichtshof (správny súd).

31 Z vyššie uvedeného vyplýva, že Schienen-Control Kommission treba považovať za súdny orgán v zmysle článku 267 ZFEÚ, v dôsledku čoho má Súdny dvor právomoc odpovedať na položené prejudiciálne otázky.

O prvej otázke

32 Svojou prvou otázkou sa Schienen-Control Kommission v podstate pýta, či ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia č. 1371/2007 sa majú vykladať v tom zmysle, že informácie o hlavných prípojoch majú okrem plánovaných časov odchodu zahŕňať aj oznámenia o meškaniach alebo výlukách týchto prípojov, a najmä informácie iných železničných podnikov.

33 Na účely odpovede na túto otázku treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry sa má pri výklade ustanovení práva Únie, o aké ide vo veci samej, zohľadniť nielen ich znenie, ale aj ich kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej sú súčasťou (pozri najmä rozsudky z 26. júna 1990, Velker International Oil Company, C-185/89, Zb. s. I-2561, bod 17, a z 19. júla 2012, A, C-33/11, bod 27).

34 Ciele sledované nariadením č. 1371/2007 sú uvedené v jeho odôvodneniach. Odôvodnenie 1 nariadenia č. 1371/2007 v tomto smere zdôrazňuje, že v rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy. Z odôvodnení 2 a 3 tohto nariadenia vyplýva, že má byť dosiahnutá vysoká úroveň ochrany spotrebiteľov a že cestujúci, ktorý je slabšou stranou prepravnej zmluvy, musí byť chránený. Odôvodnenie 4 uvedeného nariadenia odkazuje na právo cestujúceho byť informovaný o spoji pred uskutočním cesty a počas cesty, a to čo možno v najkratšom čase. Okrem toho odôvodnenia 5, 8 a 9 uvedeného nariadenia odkazujú na cieľ spočívajúci v uľahčení poskytovania informácií na cezhraničnej úrovni.

35 Článok 8 nariadenia č. 1371/2007 sa musí vykladať v kontexte týchto cieľov.

36 Článok 8 ods. 2 tohto nariadenia stanovuje, že železničné podniky poskytnú cestujúcemu počas cesty aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II tohto nariadenia. Tieto informácie zahŕňajú informácie o službách vo vlaku, o nasledujúcej stanici, meškaní, hlavných prípojoch a otázkach bezpečnosti.

37 Aby sa rešpektovali záujmy cestujúcich, ako aj všeobecné ciele sledované nariadením č. 1371/2007 a pripomenuté v bode 34 tohto rozsudku, poskytnuté informácie musia byť pre cestujúceho užitočné.

38 V tejto súvislosti údaje o meškaniach a výlukách prípojov, o ktorých sa cestujúci mohol dozvedieť na informačnej tabuli pred svojím odjazdom, ak boli v tomto okamihu známe, sú informáciami, ktoré musia byť cestujúcemu oznámené rovnako vtedy, ak k meškaniam alebo výlukám vlakov dôjde po jeho odjazde. V opačnom prípade by bol cestujúci v rozpore s cieľmi sledovanými nariadením č. 1371/2007 po svojom odjazde informovaný iba o plánovaných časoch odjazdu hlavných prípojov, nie však už o zmenách, ktoré nastali po odjazde, čím by informácie, ktoré mu boli poskytnuté, boli neaktuálne.

39 Železničné podniky sú teda podľa článku 8 ods. 2 prílohy II časti II nariadenia č. 1371/2007 povinné poskytnúť aktuálne informácie o hlavných prípojoch.

40 Okrem toho príloha II časť II nariadenia č. 1371/2007 spomína „hlavné prípoje“, pričom tento výraz neobmedzuje povinnosť železničných podnikov iba na vlastné hlavné prípoje.

41 V dôsledku toho sa táto povinnosť musí považovať za povinnosť vzťahujúcu sa na všetky hlavné prípoje, ktoré zahŕňajú tak hlavné prípoje dotknutého železničného podniku, ako aj hlavné prípoje zabezpečované inými železničnými podnikmi. Ak by táto povinnosť nebola splnená, nebolo by možné dosiahnuť cieľ informovania cestujúcich, ktorý sleduje nariadenie č. 1371/2007.

42 Takýto výklad potvrdzuje článok 9 ods. 1 nariadenia č. 1371/2007, ktorý stanovuje, že železničný podnik a predajcovia prepravných dokladov ponúkajú prepravné doklady, priame cestovné lístky a rezervácie, ak sú dostupné. Odôvodnenie 7 tohto nariadenia upresňuje, že poskytovanie priamych prepravných dokladov uľahčuje prepravu cestujúcich od jedného prevádzkovateľa k druhému. Reštriktívny výklad informácií, ku ktorým musia mať cestujúci prístup, by narušil prepravu týchto cestujúcich a spochybnil by uvedený cieľ, lebo by cestujúcich motivoval k tomu, aby uprednostňovali veľké železničné podniky, ktoré im dokážu poskytnúť aktuálne informácie o všetkých úsekoch ich cesty.

43 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy je potrebné na prvú otázku odpovedať tak, že ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia č. 1371/2007 sa majú vykladať v tom zmysle, že informácie o hlavných prípojoch majú okrem plánovaných časov odchodu zahŕňať aj hlásenia o meškaniach alebo výlukách týchto prípojov, a to bez ohľadu na to, ktorý podnik ich zabezpečuje.

O druhej otázke

44 V súvislosti s odpoveďou na túto druhú otázku týkajúcu sa povinností manažéra železničnej infraštruktúry treba konštatovať, že článok 5 smernice 2001/14 stanovuje, že železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II tejto smernice.

45 Bod 1 písm. d) prílohy II smernice 2001/14, ktorý stanovuje, že tento minimálny prístupový balík obsahuje okrem iného hlásenia a poskytovania informácií o pohybe vlakov, sa má vykladať, ako uviedol generálny advokát v bode 51 svojich návrhov, v spojení s bodom 1 písm. e) prílohy II tejto smernice, ktorý železničným podnikom priznáva nárok na všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.

46 V tejto súvislosti je v súlade s konštatovaním v bode 41 tohto rozsudku potrebné pripomenúť, že aktuálne informácie o hlavných prípojoch a najmä informácie o hlavných prípojoch iných železničných podnikov sú nevyhnutné pre každý železničný podnik, aby si tak mohol splniť povinnosti, ktoré mu ukladá nariadenie č. 1371/2007.

47 Okrem toho treba konštatovať, že na účely zaručenia spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu železničnej osobnej dopravy je nevyhnutné zabezpečiť, aby všetky železničné podniky mohli uvedeným podnikom poskytnúť porovnateľnú kvalitu služieb. Tak ako bolo zdôraznené v bodoch 40 a 41 tohto rozsudku, ak by železničný podnik mohol poskytovať iba informácie o svojich prípojoch, podnik disponujúci širšou železničnou sieťou by mohol poskytovať svojim cestujúcim kompletnejšiu informáciu ako podnik využívajúci obmedzený počet tratí, čo by odporovalo jednak cieľu umožniť väčšiu integráciu železničného sektora uvedenému v odôvodnení 1 smernice 2001/14 a jednak povinnosti informovať cestujúcich.

48 Manažér infraštruktúry preto musí železničným podnikom na účely výkonu ich práva na prístup k železničnej infraštruktúre poskytnúť aktuálne informácie o hlavných prípojoch zabezpečovaných inými železničnými podnikmi, aby mohli v súlade s ustanoveniami článku 5 v spojení s bodom 1 písm. e) prílohy II smernice 2001/14 realizovať služby, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.

49 Na rozdiel od tvrdenia ÖBB-Infrastruktur AG navyše tieto informácie, ktoré sú dostupné na informačných tabuliach jednotlivých staníc, nemožno považovať za dôverné alebo citlivé v tom zmysle, že by sa malo brániť ich ohláseniu dotknutým železničným podnikom.

50 V dôsledku toho je potrebné na druhú otázku odpovedať tak, že ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia č. 1371/2007, ako aj ustanovenia článku 5 v spojení s prílohou II smernice 2001/14 sa majú vykladať v tom zmysle, že manažér železničnej infraštruktúry je povinný nediskriminačným spôsobom poskytnúť železničným podnikom aktuálne časové údaje o vlakoch iných železničných podnikov, pokiaľ zabezpečujú hlavné prípoje v zmysle prílohy II časti II nariadenia č. 1371/2007.

O trovách

51 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (prvá komora) rozhodol takto:

1. **Ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa majú vykladať v tom zmysle, že informácie o hlavných prípojoch majú okrem plánovaných časov odchodu zahŕňať aj hlásenia o meškaniach alebo výlukách týchto prípojov, a to bez ohľadu na to, ktorý podnik ich zabezpečuje.**

2. **Ustanovenia článku 8 ods. 2 v spojení s prílohou II časťou II nariadenia č. 1371/2007, ako aj ustanovenia článku 5 v spojení s prílohou II smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, zmenenej a doplnenej smernicou 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004, sa majú vykladať v tom zmysle, že manažér železničnej infraštruktúry je povinný nediskriminačným spôsobom poskytovať železničným podnikom aktuálne časové údaje o vlakoch iných železničných podnikov, pokiaľ zabezpečujú hlavné prípoje v zmysle prílohy II časti II nariadenia č. 1371/2007.**

Podpisy