Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 22. novembra 2012*

„Prevoz — Železniški prevoz — Obveznost upravljavca železniške infrastrukture, da prevoznikom v železniškem prometu sproti zagotovi vse informacije o vlakovnem prometu, zlasti tiste o morebitnih zamudah povezovalnih vlakov“

V zadevi C-136/11,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Schienen-Control Kommission (Avstrija) z odločbo z dne 11. marca 2011, ki je prispela na Sodišče 18. marca 2011, v postopku

Westbahn Management GmbH

proti

ÖBB-Infrastruktur AG,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi A. Tizzano, predsednik senata, A. Borg Barthet (poročevalec), J.-J. Kasel, M. Safjan, sodniki, in M. Berger, sodnica,

generalni pravobranilec: N. Jääskinen,

sodni tajnik: M.-A. Gaudissart, vodja oddelka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 21. marca 2012,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za Westbahn Management GmbH D. Böhmdorfer, in R. Schender, odvetnika,

— za ÖBB-Infrastruktur AG G. Ganzger, A. Egger, in G. Lansky, odvetniki,

— za poljsko vlado M. Szpunar, agent,

— za Evropsko komisijo G. Braun in H. Støvlbæk, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 7. junija 2012

izreka naslednjo

* Jezik postopka: nemščina.

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 8(2) Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, str. 14) v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi in člena 5 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404), kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 227, v nadaljevanju: Direktiva 2001/14), v povezavi s Prilogo II k tej direktivi.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbama Westbahn Management GmbH (v nadaljevanju: Westbahn Management) in ÖBB-Infrastruktur AG (v nadaljevanju: ÖBB-Infrastruktur), ker je zadnjenavedena družba družbi Westbahn Management zavrnila sprotno posredovanje podatkov o drugih prevoznikih v železniškem prometu, na podlagi katerih bi ta lahko svoje potnike obveščala o dejanski uri odhodov povezovalnih vlakov.

Pravni okvir

Ureditev Unije

Direktiva 2001/14/ES

3 V uvodni izjavi 1 Direktive 2001/14 je navedeno:

„Večje povezovanje železniškega sektorja Skupnosti je bistveni element za dokončno vzpostavitev notranjega trga in za doseganje trajnostne mobilnosti.“

4 Člen 5 Direktive 2001/14, naslovljen „Storitve“, določa:

„1. Prevozniki v železniškem prometu so brez razlikovanja upravičeni do minimalnega paketa dostopa do infrastrukture in do dostopa po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih navaja Priloga II. Storitve, navedene v točki 2 Priloge II, se zagotavljajo brez razlikovanja, prošnje prevoznikov v železniškem prometu pa so lahko zavrnjene le, če obstajajo druge sprejemljive možnosti pod tržnimi pogoji. Če storitev ne zagotavlja en sam upravljavec železniške infrastrukture, si upravljavec ‚glavne infrastrukture‘ po najboljši moči prizadeva za olajšanje opravljanja teh storitev.“

2. Kadar upravljavec železniške infrastrukture ponudi katero koli storitev iz točke 3 Priloge II kot dodatno storitev, jo zagotovi vsakemu prevozniku v železniškem prometu, ki zanjo zaprosi.

3. Prevozniki v železniškem prometu lahko upravljavca železniške infrastrukture ali druge ponudnike storitev zaprosijo za nadaljnje pomožne storitve, ki jih navaja točka 4 Priloge II. Upravljavec železniške infrastrukture ni zavezan zagotoviti teh storitev.“

5 Priloga II k navedeni direktivi, naslovljena „Storitve, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu“, določa:

„1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:

(a) obravnavo prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;

(b) pravico uporabe dodeljenih zmogljivosti;

(c) uporabo kretnic in vozlišč omrežja;

(d) vodenje vlakovnega prometa, vključno s signalizacijo, urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;

(e) vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.

2. Dostop po tirih do objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, in zagotavljanje storitev obsega:

(a) uporabo električnega napajalnega sistema za vlečni tok, če je na voljo;

(b) naprave za oskrbo z gorivom;

(c) potniške postaje, njihove objekte in druge naprave;

(d) tovorne terminale;

(e) ranžirne postaje;

(f) naprave za sestavo vlakov;

(g) odstavne tire;

(h) naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave.

3. Dodatne storitve lahko zajemajo:

(a) vlečni tok;

(b) vnaprejšnje ogrevanje potniških vlakov;

(c) oskrbo z gorivom, ranžiranje in vse druge storitve, ki jih zagotavljajo prej navedeni objekti za dostop do prevoznih storitev;

(d) posebne pogodbe za:

— nadzor prevoza nevarnega blaga,

— pomoč pri vožnji posebnih vlakov.

4. Pomožne storitve lahko obsegajo:

(a) dostop do telekomunikacijskega omrežja;

(b) zagotavljanje dodatnih informacij;

(c) tehnično inšpekcijo voznega parka.“

Uredba št. 1371/2007

6 V uvodnih izjavah od 1 do 5 in od 7 do 9 Uredbe št. 1371/2007 je navedeno:

„(1) V okviru skupne prometne politike je pomembno zagotoviti uporabniške pravice potnikov v železniškem prometu ter izboljšati kakovost in učinkovitost storitev železniškega prevoza potnikov, kar lahko pripomore k povečanju deleža železniškega prevoza v primerjavi z drugimi vrstami prevoza.

(2) Sporočilo Komisije ‚Strategija varstva potrošnikov 2002–2006' [UL C 137, str.2] […] je postavil[o] za cilj dosego visoke ravni varstva potrošnikov na področju prevoza v skladu s členom 153(2) [ES].

(3) Potnik v železniškem prometu je šibkejša stran prevozne pogodbe, zato bi bilo treba njegove pravice v tem pogledu zaščititi.

(4) Med pravice uporabnikov prevoznih storitev v železniškem prometu sodi prejemanje informacij v zvezi s prevozno storitvijo pred in med potovanjem. Če je le mogoče, bi morali prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic te informacije kar se da hitro zagotoviti vnaprej.

(5) Podrobnejše zahteve glede zagotavljanja potovalnih informacij bodo določene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI) iz Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti [(UL L 110, str. 27), kakor je bila spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES z dne 1. junija 2007 ([UL] L 141, [str]. 63)].

[…]

(7) Prevozniki v železniškem prometu bi morali sodelovati pri zagotavljanju lažjega prehoda potnikov železniškega prometa od enega operaterja k drugemu s pomočjo izdaje enotnih vozovnic, če je to mogoče.

(8) Zagotavljanje informacij in vozovnic potnikom železniškega prometa bi moralo biti olajšano s prilagoditvijo računalniško podprtih sistemov skupni specifikaciji.

(9) Nadaljnji razvoj sistemov za potovalne informacije in rezervacije bi moral potekati skladno s TSI."

7 Člen 8(2) Uredbe št. 1371/2007 določa:

„Prevozniki v železniškem prometu med potovanjem zagotovijo potnikom vsaj informacije, določene v delu II Priloge II."

8 Člen 9(1) te uredbe določa:

„Prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic ponujajo vozovnice, enotne vozovnice in rezervacije, v kolikor so na razpolago."

9 Člen 18(1) navedene uredbe določa:

„Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec postaje v primeru zamude pri prihodu ali odhodu obvesti potnike o stanju in o predvidenem času odhoda in prihoda takoj, ko so te informacije na voljo."

10 Del II Priloge II k isti uredbi v zvezi z „informacijami med potovanjem“ določa zagotavljanje naslednjih informacij:

„Storitve na vlaku

Naslednja postaja

Zamude

Glavne povezovalne storitve

Varnost in vprašanja o varnosti“.

Avstrijska ureditev

11 Člen 54 zakona o železnicah (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957, v nadaljevanju: EisbG) določa:

„Cilj določb šestega dela tega zakona je zagotoviti gospodarno in učinkovito uporabo železniških prog v Avstriji:

1. z vzpostavitvijo enakopravne in delujoče konkurence na trgu železniškega prometa med prevozniki v železniškem prometu na glavnih železniških progah in sekundarnih železniških progah, ki se povezujejo z drugimi glavnimi ali sekundarnimi železniškimi progami,

2. s spodbujanjem vstopa novih prevoznikov na trg železniškega prometa,

3. z zagotavljanjem dostopa do železniške infrastrukture upravičencem, in

4. z zagotavljanjem nadzora nad konkurenco zaradi varstva upravičencev do dostopa do železniškega omrežja pred zlorabo prevladujočega položaja.“

12 Člen 58 EisbG določa:

„1. Podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo, mora brez razlikovanja upravičencev do dostopa zaradi dostopa do železniške infrastrukture poleg dostopa samega kot minimalni paket storitev zagotoviti te storitve:

1. uporabo kretnic in vozlišč omrežja;

2. vodenje vlakovnega prometa, vključno s […] sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;

3. tiste storitve komunikacijskih in informacijskih sistemov, brez katerih upravičenci iz pravnih, dejanskih ali gospodarskih razlogov ne morejo uresničevati pravice do dostopa.

[…]

4. Podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo, lahko upravičencem do dostopa zaradi dostopa do železniške infrastrukture zagotovi naslednje storitve, vendar pa ni dolžno storiti tega:

1. zagotovitev dostopa do telekomunikacijskega omrežja, ki bi bil širši od tistega iz odstavka 1, točka 3;

2. zagotovitev dodatnih informacij

3. tehnično inšpekcijo voznega parka.

[…]“

13 Člen 81 EisbG določa:

„1. Pri družbi Schienen-Control GmbH se ustanovi Schienen-Control Kommission [komisija za nadzor nad železnicami].

2. Schienen-Control Kommission ima pristojnosti, ki so ji dodeljene v skladu z oddelki 3, od 5 do 6b ter 9 tega zakona […] in odloča o pritožbah zoper odločbe družbe Schienen-Control GmbH. […]

3. Poslovanje Schienen-Control Kommission vodi družba Schienen-Control GmbH. V okviru svoje dejavnosti za Schienen-Control Kommission morajo uslužbenci družbe Schienen-Control GmbH upoštevati navodila predsednika uprave ali člana uprave, ki je za to določen s poslovnikom.“

14 Člen 82 EisbG določa:

„1. Schienen-Control Kommission sestavljajo predsednik in dva člana. Za vsakega člana se imenuje nadomestni član. Če je član zadržan, ga nadomešča nadomestni član. Predsednika in njegovega namestnika, ki morata biti sodnika, imenuje Bundesminister für Justiz [zvezni pravosodni minister]. Druga člana in nadomestna člana, ki morajo biti strokovnjaki za zadevna področja prometa, imenuje zvezna vlada na predlog Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [zveznega ministra za promet, inovacije in tehnologijo].

2. V Schienen-Control Kommission ne smejo biti imenovani:

1. člani zvezne ali deželne vlade in državni sekretarji;

2. osebe, ki so pravno ali dejansko tesno povezane s tistimi, ki v Schienen-Control Kommission opravljajo kakšne dejavnosti;

3. osebe, ki ne morejo biti izvoljene v Nationalrat [državni zbor].

3. Člani Schienen-Control Kommission in njihovi nadomestni člani so imenovani za obdobje petih let. Po koncu mandata svojo funkcijo opravljajo do ponovne zasedbe mesta. Ponovno imenovanje je mogoče. Če član ali nadomestni član preneha opravljati funkcijo pred koncem mandata, se na podlagi odstavka 1 imenuje nov član ali nadomestni član.

4. Članstvo (ali nadomestno članstvo) preneha:

1. zaradi smrti;

2. zaradi poteka mandata;

3. zaradi odpovedi;

4. z ugotovitvijo vseh drugih članov, da je član ali nadomestni član zaradi hujše telesne okvare ali duševnih motenj nesposoben za primerno opravljanje funkcije;

5. z ugotovitvijo vseh drugih članov, da se član ali nadomestni član brez primernega opravičila ni odzval na vabilo na tri zaporedne seje;

6. predsedniku ali namestniku predsednika zaradi prenehanja sodniške funkcije.

5. Člani in nadomestni člani so v skladu s členom 20(3) avstrijske zvezne ustave (Bundes-Verfassungsgesetz) zavezani k molčečnosti.“

15 Člen 83 EisbG določa:

„Odločitve Schienen-Control Kommission se sprejemajo z večino glasov; glasovanja se ni dovoljeno vzdržati. Pri izenačenem glasovanju odloča predsednikov glas. Schienen-Control Kommission sprejme poslovnik, v okviru katerega je mogoče nekaterim njenim članom zaupati vodenje tekočih poslov, vključno z izdajo procesnih odločb. Pri izvrševanju funkcije so člani neodvisni in niso vezani na nikakršna navodila.“

16 Člen 84 EisbG določa:

„Če v tem zveznem zakonu ni določeno drugače, Schienen-Control Kommission uporablja splošni zakon o upravnem postopku (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz), predvsem njegove določbe o postopku pred neodvisnimi upravnimi senati. Odločitev Schienen-Control Kommission ni mogoče razveljaviti ali spremeniti v okviru upravnega postopka. Dopustna je vložitev tožbe na Verwaltungsgerichtshof (upravno sodišče).“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

17 Družba Westbahn Management na podlagi voznega reda 2011/2012 opravlja storitve v železniškem potniškem prometu na progi Dunaj (Avstrija) – Salzburg (Avstrija).

18 Družba ÖBB-Infrastruktur upravlja večino avstrijskega železniškega omrežja, vključno s progo Dunaj – Salzburg. Ima sprotne podatke o vseh vlakih, ki vozijo v železniškem omrežju, katerega upravljanje zagotavlja. Ti podatki vključujejo trenutni položaj vlaka in tudi uro prihodov, voženj mimo in odhodov za nadaljnjo predvideno potovanje.

19 Družba ÖBB-Infrastruktur vsakemu prevozniku v železniškem prometu sproti posreduje podatke, ki se nanašajo na njihove posamične vlake. Prek z geslom varovanega programa na internetni strani družbe ÖBB-Infrastruktur imajo prevozniki v železniškem prometu dostop do sprotnih podatkov o vseh vlakih, ki trenutno vozijo v železniškem omrežju zadnjenavedene družbe, vendar brez podatka, za katerega prevoznika v železniškem prometu gre.

20 Družba ÖBB-Infrastruktur na nekaterih večjih železniških postajah na elektronskih prikazovalnikih prikazuje dejansko uro prihodov in odhodov potniških vlakov.

21 Družba Westbahn Management je od družbe ÖBB-Infrastruktur zahtevala, naj ji sproti zagotovi podatke o drugih prevoznikih v železniškem prometu, tako da bi lahko potnike obveščala o dejanski uri odhodov povezovalnih vlakov.

22 Družba ÖBB-Infrastruktur je z dopisom z dne 22. oktobra 2010 to zahtevo zavrnila z obrazložitvijo, da načeloma posreduje le podatke, ki se nanašajo na zadevnega prevoznika v železniškem prometu. Družbi Westbahn Management je predlagala, naj z drugimi prevozniki v železniškem prometu sklene sporazum, s katerim bi se ti strinjali s posredovanjem podatkov, ki se nanašajo nanje.

23 Vendar pa med družbo Westbahn Management in katerimkoli drugim prevoznikom v železniškem prometu ni bil sklenjen noben tak sporazum. Med drugim je družba ÖBB-Personenverkehr AG (v nadaljevanju: ÖBB-PV) zavrnila sklenitev takega sporazuma. Družba ÖBB-PV je vodilno podjetje na zadevnem avstrijskem trgu. Je v lasti družbe ÖBB-Holding AG, ki je tudi delničarka družbe ÖBB-Infrastruktur.

24 Družba Westbahn Management meni, da je zavrnitev posredovanja teh podatkov v nasprotju z delom II Priloge II k Uredbi št. 1371/2007, in zahteva pravico do dostopa do teh informacij. Zato je pri Schienen-Control Kommission vložila predlog v zvezi s tem.

25 Ker Schienen-Control Kommission meni, da je rešitev spora, ki ji je bil predložen, odvisna od razlage prava Unije, je prekinila odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložila ti vprašanji:

„1. Ali je treba člen 8(2) Uredbe [št. 1371/2007] v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi razlagati tako, da morajo informacije o glavnih povezovalnih storitvah poleg predvidene ure odhoda zajemati tudi objave o zamudah ali odpovedih teh povezovalnih vlakov?

2. Če bo Sodišče na prvo vprašanje odgovorilo pritrdilno:

Ali je treba člen 5 Direktive [2001/14] v povezavi s Prilogo II k tej direktivi ob upoštevanju člena 8(2) Uredbe […] št. 1371/2007 v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi razlagati tako, da mora upravljavec železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu brez diskriminacije zagotoviti sprotne podatke o vlakih drugih prevoznikov v železniškem prometu, če gre pri teh vlakih za glavne povezovalne storitve v smislu dela II Priloge II k Uredbi […] št. 1371/2007?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Pristojnost Sodišča

26 Preden se odgovori na postavljeni vprašanji, je treba, kot je navedeno v predložitveni odločbi, preveriti, ali je Schienen-Control Kommission sodišče v smislu člena 267 PDEU in ali je Sodišče pristojno za odgovor na postavljeni vprašanji za predhodno odločanje.

27 V skladu z ustaljeno sodno prakso pri presoji vprašanja, ali je predložitveni organ „sodišče“ v smislu člena 267 PDEU, ki je izključno vprašanje prava Unije, Sodišče upošteva vse elemente, kot so zakonska podlaga organa, njegova stalnost, obveznost njegove sodne pristojnosti, kontradiktornost postopka, njegova uporaba pravnih pravil in njegova neodvisnost (glej zlasti sodbe z dne 14. junija 2007 v zadevi Häupl, C-246/05, ZOdl., str. I-4673, točka 16; z dne 18. oktobra 2007 v zadevi Österreichischer Rundfunk, C-195/06, ZOdl., str. I-8817, točka 19, in z dne 10. decembra 2009 v zadevi Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, ZOdl., str. I-11525, točka 35).

28 Kot je navedel generalni pravobranilec v točki 28 sklepnih predlogov, je treba spomniti, da je bila Schienen-Control Kommission ustanovljena kot stalni organ na podlagi člena 81(1) EisbG. Iz členov od 81 do 84 tega zakona je razvidno, da Schienen-Control Kommission izpolnjuje merila glede zakonske podlage, obvezne in trajne narave organa, uporabe pravnih pravil in neodvisnosti organa.

29 Na eni strani je treba ugotoviti, da se v skladu s predložitveno odločbo za postopke pred Schienen-Control Kommission uporablja zakon o upravnem postopku in je tako zagotovljena kontradiktornost postopka pred tem organom, pri čemer imajo stranke možnost uveljavljati svoje pravice in pravne interese, kontradiktorna razprava pa lahko privede do obravnave, na kateri lahko sodelujejo priče in izvedenci.

30 Na drugi strani je treba poudariti tudi, da v skladu s členom 84 EisbG delovanje Schienen-Control Kommission ureja splošni zakon o upravnem postopku in da njenih odločb ni mogoče razveljaviti z upravnimi odločbami, dopustna pa je vložitev tožbe na Verwaltungsgerichtshof (upravno sodišče).

31 Iz zgoraj navedenega je razvidno, da je treba Schienen-Control Kommission šteti za sodišče v smislu člena 267 PDEU, tako da je Sodišče pristojno za odgovor na postavljeni vprašanji za predhodno odločanje.

Prvo vprašanje

32 S prvim vprašanjem Schienen-Control Kommission v bistvu sprašuje, ali je treba člen 8(2) Uredbe št. 1371/2007 v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi razlagati tako, da morajo informacije o glavnih povezovalnih storitvah poleg predvidene ure odhoda zajemati tudi objave o zamudah ali odpovedih teh povezovalnih vlakov, predvsem informacije o drugih prevoznikih v železniškem prometu.

33 Da bi se odgovorilo na postavljeno vprašanje je treba spomniti, da je v skladu z ustaljeno prakso Sodišča pri razlagi določb prava Unije, kakršne so zadevne, treba upoštevati ne le njihovo besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del so (glej zlasti sodbi z dne 26. junija 1990 v zadevi Velker International Oil Company, C-185/89, Recueil, str. I-2561, točka 17, in z dne 19. julija 2012 v zadevi A, C-33/11, točka 27).

34 Cilji, ki jih uresničuje Uredba št. 1371/2007, so navedeni v njenih uvodnih izjavah. V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 1371/2007 je tako poudarjeno, da je v okviru skupne prometne politike pomembno zagotoviti uporabniške pravice potnikov v železniškem prometu ter izboljšati kakovost in učinkovitost storitev železniškega prevoza potnikov. Iz uvodnih izjav 2 in 3 je razvidno, da je treba doseči visoko raven varstva potrošnikov in da je treba potnika, ki je šibkejša stran prevozne pogodbe, zaščititi. Uvodna izjava 4 se nanaša na pravico do prejemanja informacij v zvezi s prevozno storitvijo pred in med potovanjem, in če je le mogoče, kar se da hitro. Poleg tega je v uvodnih izjavah 5, 8 in 9 navedene uredbe poudarjen tudi cilj olajšati dostop do zadevnih informacij na čezmejni ravni.

35 Člen 8 Uredbe št. 1371/2007 je treba razlagati ob upoštevanju teh ciljev.

36 Člen 8(2) te uredbe določa, da prevozniki v železniškem prometu med potovanjem zagotovijo potnikom vsaj informacije, določene v delu II Priloge k navedeni uredbi. Te informacije se nanašajo na storitve na vlaku, naslednjo postajo, zamude, glavne povezovalne storitve, varnost in vprašanja o varnosti.

37 Da bi se spoštovali interesi potnikov in splošni cilji Uredbe št. 1371/2007, navedeni v točki 34 te sodbe, morajo biti informacije, ki se zagotovijo potnikom, zanje koristne.

38 S tega vidika so informacije v zvezi z zamudami ali odpovedmi teh povezovalnih vlakov, s katerimi bi bil potnik lahko seznanjen, če bi pred odhodom pogledal na prikazovalnik, če se predpostavlja, da so bile v tistem trenutku že znane, informacije, ki jih je treba potniku posredovati, če so te zamude ali odpovedi nastale po njegovem odhodu. V nasprotnem primeru bi bil potnik po odhodu, v nasprotju s cilji Uredbe št. 1371/2007, obveščen le o predvidenem voznem redu glavnih povezovalnih storitev, ne pa tudi o spremembah, ki so nastale po njegovem odhodu, tako da bi bile informacije, ki bi mu bile posredovane, zastarele.

39 Prevozniki v železniškem prometu imajo na podlagi člena 8(2) Uredbe št. 1371/2007 in dela II Priloge II k tej uredbi torej obveznost, da potnikom sproti zagotovijo informacije v zvezi z glavnimi povezovalnimi storitvami.

40 Poleg tega so v delu II Priloge II k Uredbi št. 1371/2007 navedene „glavne povezovalne storitve“, pri čemer ta izraz obveznosti obveščanja, ki jo imajo prevozniki v železniškem prometu, ne omejuje na njihove glavne povezovalne storitve.

41 To obveznost je treba zato razumeti tako, da se nanaša na vse glavne povezovalne storitve, in sicer, da se nanaša tako na glavne povezovalne storitve zadevnega prevoznika v železniškem prometu kot tudi na tiste, ki jih zagotavljajo drugi prevozniki v železniškem prometu. V nasprotnem primeru cilja zagotavljanja informacij potnikom, ki ga uresničuje Uredba št. 1371/2007, ne bi bilo mogoče doseči.

42 To razlago potrjuje člen 9(1) Uredbe št. 1371/2007, ki določa, da prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic ponujajo vozovnice, enotne vozovnice in rezervacije, če so na voljo. V uvodni izjavi 7 te uredbe je podrobneje navedeno, da izdaja enotnih vozovnic olajša prehod potnikov železniškega prometa od enega operaterja k drugemu. Restriktivna razlaga informacij, do katerih bi potniki morali imeti dostop, bi preprečevala njihov prehod in ogrozila uresničevani cilj, saj bi se potniki raje odločali za večje prevoznike v železniškem prometu, ki bi jim lahko sproti zagotavljali informacije o vseh fazah njihovega potovanja.

43 Ob upoštevanju navedenih stališč je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(2) Uredbe št. 1371/2007 v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi razlagati tako, da morajo informacije o glavnih povezovalnih storitvah poleg predvideni uri odhoda zajemati tudi objave o zamudah ali odpovedih teh povezovalnih storitev, ne glede na to, kateri prevoznik v železniškem prometu jih zagotavlja.

Drugo vprašanje

44 Da bi se odgovorilo na to vprašanje v zvezi z obveznostmi upravljavca infrastrukture, je treba navesti, da člen 5 Direktive 2001/14 določa, da so prevozniki v železniškem prometu brez razlikovanja upravičeni do minimalnega paketa dostopa do infrastrukture in do dostopa po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki so navedene v Prilogi II k tej direktivi.

45 Točko 1(d) Priloge II k Direktivi 2001/14, ki določa, da te storitve obsegajo med drugim sporočanje in zagotavljanje informacij o vožnjah vlakov, je treba, kot je navedel generalni pravobranilec v točki 51 sklepnih predlogov, brati skupaj s točko 1(e) Priloge II k tej direktivi, v skladu s katero se prevoznikom v železniškem prometu zagotovijo vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.

46 V zvezi s tem je treba spomniti, kot je bilo navedeno v točki 41 te sodbe, da vsi prevozniki v železniškem prometu potrebujejo sprotne informacije v zvezi z glavnimi povezovalnimi storitvami, zlasti informacije v zvezi z drugimi prevozniki v železniškem prometu, da bi lahko izpolnjevali obveznosti, ki jih imajo na podlagi Uredbe št. 1371/2007.

47 Poleg tega je treba ugotoviti, da je treba za zagotovitev poštene konkurence na trgu železniškega prevoza potnikov zagotoviti, da lahko vsi prevozniki v železniškem prometu potnikom zagotavljajo primerljivo kakovost storitve. Če bi, kot je bilo poudarjeno v točkah 40 in 41 te sodbe, prevoznik v železniškem prometu lahko zagotavljal le informacije v zvezi s svojimi glavnimi povezovalnimi storitvami, bi prevoznik, ki ima širše omrežje, svojim potnikom zagotavljal bolj popolne informacije, kot bi jih lahko zagotavljal prevoznik, ki ima omejeno število prog, kar bi bilo v nasprotju na eni strani s ciljem večjega povezovanja železniškega sektorja, navedenim v uvodni izjavi 1 Direktive 2001/14, in na drugi strani z obveznostjo zagotavljanja informacij potnikom.

48 Prevoznikom v železniškem prometu mora upravljavec železniške infrastrukture, da bi lahko uresničili pravico do dostopa do železniške infrastrukture, sproti zagotoviti informacije v zvezi z glavnimi povezovalnimi storitvami, ki jih zagotavljajo drugi prevozniki v železniškem prometu, da bi lahko v skladu s členom 5 Direktive 2001/14 v povezavi s točko 1(e) Priloge II k navedeni direktivi opravili storitev, za katero so jim bile dodeljene infrastrukturne zmogljivosti.

49 Poleg tega v nasprotju s trditvami družbe ÖBB-Infrastruktur AG teh informacij, ki so na voljo na prikazovalnikih na različnih postajah, ni mogoče šteti za zaupne oziroma občutljive, kar bi preprečevalo njihovo razkritje različnim zadevnim prevoznikom v železniškem prometu.

50 Zato je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(2) Uredbe št. 1371/2007 v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi in člen 5 Direktive 2001/14 v povezavi s Prilogo II k tej direktivi razlagati tako, da mora upravljavec železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu brez diskriminacije sproti zagotoviti podatke o vlakih drugih prevoznikov v železniškem prometu, če gre pri teh vlakih za glavne povezovalne storitve v smislu dela II Priloge II k Uredbi št. 1371/2007.

Stroški

51 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. **Člen 8(2) Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi je treba razlagati tako, da morajo informacije o glavnih povezovalnih storitvah poleg predvidene ure odhoda zajemati tudi objave o zamudah ali odpovedih teh povezovalnih storitev, ne glede na to, kateri prevoznik v železniškem prometu jih zagotavlja.**

2. **Člen 8(2) Uredbe št. 1371/2007 v povezavi z delom II Priloge II k tej uredbi in člen 5 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004, v povezavi s Prilogo II k tej direktivi je treba razlagati tako, da mora upravljavec železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu brez diskriminacije sproti zagotoviti podatke o vlakih drugih prevoznikov v železniškem prometu, če gre pri teh vlakih za glavne povezovalne storitve v smislu dela II Priloge II k Uredbi št. 1371/2007.**

Podpisi