Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

22 ноември 2012 година*

„Транспорт — Железопътен транспорт — Задължение за управителя на железопътната инфраструктура да предоставя на железопътните предприятия в реално време всички данни за движението на влаковете, и по-специално за евентуалните закъснения на влаковете за връзка“

По дело C-136/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Schienen-Control Kommission (Австрия) с акт от 11 март 2011 г., постъпил в Съда на 18 март 2011 г., в рамките на производство по дело

Westbahn Management GmbH

срещу

ÖBB Infrastruktur AG,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: г-н A. Tizzano, председател на състав, г-н A. Borg Barthet (докладчик), г-н J-J. Kasel, г-н M. Safjan и г-жа M. Berger, съдии,

генерален адвокат: г-н N. Jääskinen,

секретар: г-н M-A. Gaudissart, началник-отдел,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 21 март 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Westbahn Management GmbH, от D. Böhmdorfer и R. Schender, Rechtsanwälte,

— за ÖBB Infrastruktur AG, от G. Ganzger, A. Egger и G. Lansky, Rechtsanwälte,

— за полското правителство, от г-н M. Szpunar, в качеството на представител,

— за Европейската комисия, от г-н G. Braun и г-н H. Støvlbæk, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 7 юни 2012 г.,

* Език на производството: немски.

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, стр. 14), както и на член 5, във връзка с приложение II към Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 75, стр. 29 и поправка в ОВ L 220, 2004 г., стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66), изменена с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година (наричана по-нататък „Директива 2001/14“).

2 Това запитване е отправено в рамките на спор между Westbahn Management GmbH (наричано по-нататък „Westbahn Management“) и ÖBB-Infrastruktur AG (наричано по-нататък „ÖBB-Infrastruktur“) във връзка с отказа на последното да предостави на Westbahn Management в реално време данните относно други железопътни предприятия, които биха позволили на Westbahn Management да уведомява пътниците си за действителното време на заминаване на влаковете за връзка.

Правна уредба

Правна уредба на Съюза

Директива 2001/14

3 Съгласно съображение 1 от Директива 2001/14:

„По-голямата интегрираност на железопътния сектор на Общността е важен елемент на завършване изграждането на вътрешния пазар и постигане на устойчива мобилност“.

4 Член 5 от Директива 2001/14, озаглавен „Услуги“, предвижда:

„1. На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II. Предоставянето на услуги, посочени в приложение II, точка 2 се осигурява по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия. Ако услугите не се предлагат от един управител на инфраструктура, осигуряващият „главна инфраструктура“ полага всички разумни усилия, за да осигури предоставянето на тези услуги.

2. В случаите, когато управителят на инфраструктурата предлага някои от видовете услуги, описани в приложение II, точка 3 като допълнителни услуги, той ги предоставя по заявка на железопътното предприятие.

3. Железопътните предприятия може да поискат от управителя на инфраструктурата или от други доставчици други видове спомагателни услуги, изброени в приложение II, точка 4. Управителят на инфраструктурата не е задължен да предоставя тези услуги“.

5 Приложение II към посочената директива, озаглавено „Услуги, предоставяни на железопътните предприятия“, гласи:

„1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

а) обработка на заявленията за инфраструктурен капацитет;

б) право на използване на предоставения капацитет;

в) използване на стрелки и железопътни възли;

г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;

д) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

2. Достъпът посредством мрежата до обслужващи съоръжения и предоставянето на услуги обхваща:

а) използване на оборудване за електрозахранване с ток за тракцията, доколкото е налице;

б) съоръжения за зареждане на гориво;

в) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения;

г) товарни терминали;

д) разпределителни гари;

е) съоръжения за композиране на влакове;

ж) странични коловози за гариране;

з) съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.

3. Допълнителните услуги могат да включват:

а) ток за тракцията;

б) предварително затопляне на пътнически влакове;

в) доставка на гориво, маневриране и всички други услуги, предоставяни при споменатите по-горе съоръжения за услуги за достъп;

г) специални договори за:

— контрол на транспорт на опасни товари,

— съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

4. Спомагателните услуги могат да включват:

а) достъп до телекомуникационна мрежа;

б) предоставяне на допълнителна информация;

в) технически преглед на подвижния състав“.

Регламент № 1371/2007

6 Съгласно съображения 1—5 и 7—9 от Регламент № 1371/2007:

„(1) В рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на ползватели на пътниците, използващи железопътен транспорт, и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници с оглед подпомагане увеличаването на дяла на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.

(2) Съобщението на Комисията „Стратегия за политика за защита на потребителите 2002—2006 г.“ [ОВ C 137, стр. 2] поставя за цел постигането на висока степен на защита на потребителя в областта на транспорта в съответствие с член 153, параграф 2 [ЕО].

(3) Доколкото пътникът, използващ железопътен транспорт, е по-слабата страна по договора за превоз, правата на пътниците в това отношение следва да бъдат гарантирани.

(4) Правата на ползвателите на железопътни услуги включват получаването на информация относно услугата както преди, така и по време на пътуването. Когато е възможно, железопътните предприятия и продавачите на билети следва да предоставят тази информация предварително и колкото е възможно по-рано.

(5) По-подробни изисквания относно предоставянето на информация за пътуването ще бъдат изложени в техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), посочени в Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система [ОВ L 110, стр. 1; Специално издание на български език, глава 13, том 30, стр. 239, изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията от 1 юни 2007 година (ОВ L 141, стр. 63)].

[…]

(7) Железопътните предприятия следва да си сътрудничат, за да улеснят прехвърлянето на пътниците, използващи железопътен транспорт, от един превозвач на друг, като предоставят директни билети, когато това е възможно.

(8) Предоставянето на информация и билети на пътниците, използващи железопътен транспорт[,] следва да се улеснява посредством адаптирането на компютризираните системи към една обща спецификация.

(9) По-нататъшното изграждане на системите за информация за пътуването и резервации следва да се осъществява в съответствие с ТСОС“.

7 Член 8, параграф 2 от Регламент № 1371/2007 гласи:

„Железопътните предприятия предоставят на пътниците по време на пътуванията най-малко информацията, посочена в приложение II, част II“.

8 Член 9, параграф 1 от този регламент гласи:

„Железопътните предприятия и продавачите на билети предлагат, при наличие на такива, билети, директни билети и резервации“.

9 Член 18, параграф 1 от споменатия регламент предвижда:

„В случай на закъснение при пристигане или заминаване пътниците биват информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане, още щом се получи такава информация“.

10 Част II от приложение II към същия регламент относно „Информация по време на пътуването“, предвижда предоставянето на следната информация:

„Услуги във влаковете

Следваща гара

Закъснения

Основни връзки

Информация, свързана със сигурността и безопасността“.

Австрийската правна уредба

11 Член 54 от Закона за железниците (BGBl. № 60/1957, наричан по-нататък „EisbG“) гласи:

„Разпоредбите на част шеста на настоящия закон имат за цел да осигурят икономичното и ефективно използване на железопътните линии в Австрия

1. като при условията на равнопоставеност на пазара на железопътния транспорт се установи функционална конкуренция между железопътните предприятия, що се отнася до главните железопътни линии и до второстепенните железопътни линии, свързвани с други главни или второстепенни железопътни линии,

2. като се насърчава достъпът на нови транспортни предприятия на пазара на железопътния транспорт,

3. като се осигури достъп до железопътната инфраструктура на имащите право на достъп,

4. като се контролира конкуренцията с цел да се защитят имащите право на достъп до железопътната мрежа от злоупотреба с господстващо положение“.

12 Член 58 от посочения закон гласи:

„1. За целите на достъпа до железопътната инфраструктура предприятието за железопътна инфраструктура трябва да предоставя на недискриминационна основа на имащите право на достъп освен самия достъп, и следния минимален пакет услуги:

1. използване на стрелки и железопътни възли;

2. управление на влаковете, включително […] съобщаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;

3. данните от системите за комуникация и информация, без които поради правни, фактически или икономически причини имащите право на достъп не биха могли да упражняват правото си на достъп.

[…]

4. За целите на достъпа до железопътната инфраструктура предприятието за железопътна инфраструктура може да предоставя на имащите право на достъп следните спомагателни услуги, без обаче да е задължено да го прави:

1. достъп до телекомуникационните мрежи, извън предвидения в параграф 1, точка 3;

2. предоставяне на допълнителна информация;

3. технически преглед на подвижния състав.

[…]“.

13 Член 81 от EisbG предвижда:

„1. В рамките на Schienen-Control GmbH се създава Schienen-Control Kommission [Комисия за железопътен контрол].

2. Schienen-Control Kommission упражнява правомощията, предоставени ѝ в части 3, 5—6б и 9 от настоящия закон […] и разглежда жалби срещу решения на Schienen-Control GmbH. […]

3. Schienen-Control Kommission се ръководи от Schienen-Control GmbH. В дейността си в рамките на Schienen-Control Kommission персоналът на Schienen-Control GmbH трябва да спазва указанията на председателя или на определения във вътрешния правилник член“.

14 Съгласно член 82 от EisbG:

„1. Schienen-Control Kommission се състои от председател и други двама членове. На всеки от членовете се определя заместник. Заместниците заседават вместо членовете, когато последните са възпрепятствани. Председателят и неговият заместник са магистрати и се назначават от Bundesminister für Justiz [федералният министър на правосъдието]. Останалите членове и техните заместници са специалисти в областите, свързани с транспорта, и се назначават от федералното правителство по предложение на Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [федералният министър на транспорта, иновациите и технологиите].

2. Следните лица не могат да участват в Schienen-Control Kommission:

1. членовете на федералното правителство или на регионалните правителства, както и държавните секретари;

2. лицата, които от правна или фактическа гледна точка са близки на лицата, които извършват дейност в Schienen-Control Kommission;

3. лицата, които не могат да бъдат избирани в Nationalrat [Национален съвет].

3. Членовете на Schienen-Control Kommission и техните заместници се назначават за срок от пет години. При изтичане на мандата им те трябва да продължат да изпълняват длъжността, докато тя бъде заета отново. Мандатът може да бъде подновен. В случай че член или негов заместник преустановят дейността си преди изтичане на техния мандат, за остатъка от него нов член или заместник се назначават съгласно параграф 1.

4. Мандатът на членовете и техните заместници се прекратява:

1. при смърт;

2. при изтичане на мандата;

3. при оттегляне;

4. когато всички останали членове констатират, че съответният член или заместник не е в състояние да упражнява правилно функциите си поради сериозен физически или психически проблем;

5. когато всички останали членове констатират, че съответният член или заместник не е отговорил на три последователни покани за заседание, без да е изтъкнал извинителна причина;

6. за председателя и неговия заместник: когато престанат да бъдат магистрати.

5. Членовете и техните заместници имат задължение за дискретност във връзка с дейността си в съответствие с член 20, параграф 3 от австрийската федерална конституция (Bundes-Verfassungsgesetz)“.

15 Член 83 от EisbG гласи:

„Schienen-Control Kommission приема решенията си с мнозинство; въздържане от гласуване е недопустимо. При равенство на гласовете решаващ е гласът на председателя. Schienen-Control Kommission приема правилник за вътрешната си дейност, който може да възложи на някои от членовете управлението на текущата дейност на органа, в това число приемането на процедурни решения. Членовете са независими при упражняване на дейността си и не са обвързани от никакви указания“.

16 Член 84 от EisbG гласи:

„Освен ако не е предвидено друго в настоящия закон, Schienen-Control Kommission прилага Общия закон за административното производство [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], по-специално разпоредбите на този закон относно производството пред независимите административни състави. Решенията на Schienen-Control Kommission не могат да бъдат отменени или изменени по административен ред. Те подлежат на обжалване пред Verwaltungsgerichtshof (Административен съд)“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

17 Westbahn Management предоставя услуги за железопътен превоз на пътници по линията от Виена (Австрия) до Залцбург (Австрия), считано от влизане в сила на разписанието за 2011/2012 г.

18 ÖBB-Infrastruktur управлява по-голямата част от австрийската железопътна мрежа, включително линията Виена—Залцбург. То разполага с данни в реално време за всички влакове, движещи се по управляваната от него железопътна мрежа. Това са данни за актуалното положение на влака, както и за часовете на пристигане, преминаване и заминаване през цялото оставащо от пътуването време.

19 ÖBB-Infrastruktur съобщава в реално време на различните железопътни предприятия данните, отнасящи се до влаковете им. На интернет сайта на ÖBB-Infrastruktur, благодарение на защитена с парола програма, всяко железопътно предприятие има достъп до данните в реално време за всички влакове, които се движат по управляваната от ÖBB-Infrastruktur железопътна мрежа, като обаче различните железопътни предприятия не се споменават в тези данни.

20 На редица големи гари ÖBB-Infrastruktur показва на монитори актуалното време на заминаване и на пристигане на влаковете на пътниците.

21 Westbahn Management моли ÖBB-Infrastruktur да му предостави в реално време данните за други железопътни предприятия, за да може да информира своите пътници за актуалното време на заминаване на влаковете за връзка.

22 С писмо от 22 октомври 2010 г. ÖBB-Infrastruktur отказва да удовлетвори тази молба, с мотива че по принцип предоставя само данните, които се отнасят до съответното железопътно предприятие. То съветва Westbahn Management да сключи споразумение с другите железопътни предприятия, с което те да се съгласят да му предоставят отнасящите се до тях данни.

23 Такова споразумение обаче не е сключено между Westbahn Management и никое друго железопътно предприятие. По-специално такова споразумение отказва да сключи ÖBB-Personenverkehr AG (наричано по-нататък „ÖBB-PV“). В сектора на превоза на пътници ÖBB-PV е основното предприятие на съответния австрийски пазар. То е собственост на ÖBB-Holding AG, което е също така акционер в ÖBB-Infrastruktur.

24 Westbahn Management счита, че отказът да му бъдат предадени тези данни противоречи на част II от приложение II към Регламент № 1371/2007, и изисква възможност за достъп до тази информация. Поради това то прави съответно искане до Schienen-Control Kommission.

25 Тъй като смята, че изходът на спора, с който е сезирана, зависи от тълкуването на правото на Съюза, Schienen-Control Kommission решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент [№ 1371/2007] да се тълкува в смисъл, че информацията за основните връзки трябва да съдържа освен обявеното в разписанието време на заминаване, също и информация за закъсненията или отмяната на посочените влакове за връзка?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос:

В светлината на член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент № 1371/2007 следва ли член 5, във връзка с приложение II към Директива [2001/14], да се тълкува в смисъл, че управителят на инфраструктурата е длъжен да предоставя на железопътните предприятия по недискриминационен начин в реално време данните за влаковете на другите железопътни предприятия, когато тези влакове представляват основни връзки по смисъла на част II от приложение II към Регламент (ЕО) № 1371/2007?“.

По преюдициалните въпроси

Относно компетентността на Съда

26 Преди да се даде отговор на поставените въпроси, следва да се провери дали, както е посочено в акта за преюдициално запитване, Schienen-Control Kommission представлява юрисдикция по смисъла на член 267 ДФЕС и следователно дали Съдът е компетентен да отговори на отправените преюдициални въпроси.

27 Съгласно постоянната съдебна практика, за да се прецени дали запитващият орган притежава качеството на юрисдикция по смисъла на член 267 ДФЕС — въпрос, уреден единствено от правото на Съюза, — Съдът взема предвид съвкупност от елементи, каквито са законоустановеният характер на органа, постоянното му естество, задължителността на неговата юрисдикция, състезателността на производството пред него, прилагането от него на правни норми и независимостта му (вж. по-специално Решение от 14 юни 2007 г. по дело Häupl, C-246/05, Сборник, стр. I-4673, точка 16, Решение от 18 октомври 2007 г. по дело Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Сборник, стр. I-8817, точка 19, както и Решение от 10 декември 2009 г. по дело Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Сборник, стр. I-11525, точка 35).

28 Както посочва генералният адвокат в точка 28 от своето заключение, в това отношение следва да се изтъкне, че Schienen-Control Kommission е създаден като постоянен орган с член 81, параграф 1 от EisbG. Членове 81—84 от този закон посочват, че Schienen-Control Kommission отговаря на критериите, свързани със законоустановеността, с постояннодействащия и задължителен характер на органа, с прилагането на правни норми и с независимостта на такъв орган.

29 Освен това, от една страна, следва да се посочи, че според акта за преюдициално запитване Общият закон относно административното производство се прилага към производството пред Schienen-Control Kommission и по този начин гарантира състезателния характер на производството пред нея, тъй като страните имат възможност да предявят своите права и правни интереси и обсъждането при условията на състезателност може да доведе до провеждане на заседание, в което да участват свидетели и експерти.

30 От друга страна, следва също така да се изтъкне, че съгласно член 84 от EisbG Schienen-Control Kommission се ръководи от общото административно-процесуално право, че нейните решения не могат да се отменят с административни решения, но че те могат да се обжалват пред Verwaltungsgerichtshof.

31 От гореизложеното следва, че Schienen-Control Kommission трябва да се приеме за юрисдикция по смисъла на член 267 ДФЕС, така че Съдът е компетентен да отговори на поставените преюдициални въпроси.

По първия въпрос

32 С първия си въпрос Schienen-Control Kommission иска по същество да се установи дали член 8, параграф 2 във връзка част II от приложение II към Регламент № 1371/2007 следва да се тълкуват в смисъл, че информацията относно основните връзки трябва да включва, освен обявеното в разписанието време на заминаване, и закъсненията или отмяната на посочените влакове за връзка, и по-специално информацията, свързана с други железопътни предприятия.

33 За да се отговори на този въпрос, следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика, при тълкуването на разпоредби на правото на Съюза като разглежданите в случая трябва да се взема предвид не само съдържанието им, но и техният контекст и целите, които преследва правната уредба, от която те са част (вж. по-специално Решение от 26 юни 1990 г. по дело Velker International Oil Company, C-185/89, Recueil, стр. I-2561, точка 17 и Решение от 19 юли 2012 г. по дело A, C-33/11, точка 27).

34 Преследваните с Регламент № 1371/2007 цели са посочени в неговите съображения. Така съображение 1 от Регламент № 1371/2007 подчертава, че в рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници. От съображения 2 и 3 от този регламент следва, че трябва да се постигне висока степен на защита на потребителя и че доколкото е по-слабата страна по договора за превоз, пътникът трябва да бъде защитаван. Съображение 4 от посочения регламент се позовава на правото да се получи информация относно пътуването, както преди, така и след неговото започване, и то колкото е възможно по-рано. Освен това съображения 5, 8 и 9 от посочения регламент извеждат на преден план целта, насочена към улесняване на достъпа до съответната информация в трансграничен план.

35 Именно в светлината на тези цели трябва да се тълкува член 8 от Регламент № 1371/2007.

36 Член 8, параграф 2 от този регламент предвижда, че железопътните предприятия предоставят на пътниците по време на пътуванията най-малко информацията, посочена в част II от приложение II към Регламента. Тази информация се отнася до услугите във влаковете, следващата гара, закъсненията и основните връзки, както и до въпросите, свързани със сигурността и безопасността.

37 За да се зачетат интересите на пътниците и преследваните от Регламент № 1371/2007 общи цели, припомнени в точка 34 от настоящото решение, предоставената на пътника информация трябва да му бъде полезна.

38 В това отношение информацията за закъсненията или отмяната на влакове за връзка, която пътникът е могъл да узнае от информационните табла преди своето заминаване — ако се предположи, че тя е била известна към този момент, — представлява елемент, който също така трябва да бъде съобщен на пътника, когато тези закъснения или тази отмяна на влакове настъпят след неговото заминаване. В противен случай, в противоречие с преследваните от Регламент № 1371/2007 цели, пътникът би бил информиран само за предвиденото разписание на основните връзки, но не и за настъпилите след неговото заминаване промени, поради които предоставената му информация е остаряла.

39 Следователно съгласно член 8, параграф 2 от Регламент № 1371/2007 и част II от приложение II към него железопътните предприятия имат задължението да предоставят в реално време информация за основните връзки.

40 Освен това част II от приложение II към Регламент № 1371/2007 споменава „основни[те] връзки“, като този израз не ограничава задължението за предоставяне на информация в тежест на железопътното предприятие само до неговите собствени основни връзки.

41 Следователно това задължение трябва да се разбира като насочено към всички основни връзки, които включват както основните връзки на съответното железопътно предприятие, така и осигуряваните от други железопътни предприятия. В противен случай преследваната с Регламент № 1371/2007 цел за информиране на пътниците не би била постигната.

42 Това тълкуване се подкрепя от член 9, параграф 1 от Регламент № 1371/2007, който предвижда, че железопътните предприятия и продавачите на билети предлагат, при наличие на такива, билети, директни билети и резервации. Съображение 7 от този регламент уточнява, че предоставянето на директни билети улеснява прехвърлянето на пътниците, ползващи железопътен транспорт, от един превозвач на друг. Ограничителното тълкуване на информацията, до която пътниците трябва да имат достъп, би попречило на прехвърлянето на последните и би поставило под въпрос постигането на така преследваната цел, като насърчи пътниците да предпочитат големите железопътни предприятия, които биха били в състояние да им предоставят в реално време информация за всички етапи от тяхното пътуване.

43 Предвид всички гореизложени съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент № 1371/2007 трябва да се тълкуват в смисъл, че информацията относно основните връзки трябва да включва, освен обявеното в разписанието време на тръгване, и закъсненията или отмяната на тези влакове за връзка, независимо от това кое железопътно предприятие ги осигурява.

По втория въпрос

44 За да се отговори на този въпрос, свързан със задълженията на управителя на инфраструктурата, следва да се посочи, че член 5 от Директива 2001/14 предвижда, че на недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет за достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II от Директивата.

45 Точка 1, буква г) от приложение II към Директива 2001/14, която предвижда, че този пакет включва по-специално предаването и осигуряването на информация за движението на влаковете, трябва да се разглежда — както изтъква генералният адвокат в точка 51 от своето заключение — във връзка с точка 1, буква д) от приложение II към тази директива, която позволява на железопътните предприятия да получават всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

46 В това отношение следва да се припомни, както бе посочено в точка 41 от настоящото решение, че информацията в реално време относно основните връзки, и по-специално информацията, свързана с други железопътни предприятия, е необходима на всяко железопътно предприятие, за да може да изпълнява своите задължения съгласно Регламент № 1371/2007.

47 Освен това трябва да се посочи, че за осигуряването на лоялна конкуренция на пазара на железопътен превоз на пътници трябва да се даде възможност на всички железопътни предприятия да им предоставят услуги със сходно качество. Както бе изтъкнато в точки 40 и 41 от настоящото решение, ако железопътното предприятие можеше да предоставя само информацията относно своите собствени връзки, то предприятие, което разполага с по-широка мрежа, би могло да предоставя на своите пътници по-пълна информация от тази, която може да осигури експлоатиращо ограничен брой линии предприятие, което би било в противоречие, от една страна, с целта за по-голяма интегрираност на железопътния сектор, посочена в съображение 1 от Директива 2001/14, и от друга страна, със задължението за информиране на пътниците.

48 Поради това, за целите на упражняване на правото на достъп до железопътната инфраструктура, на железопътните предприятия трябва в реално време да се предоставя информация от управителя на инфраструктурата относно основните връзки, осигурявани от други железопътни предприятия, за да могат в съответствие с член 5 във връзка с точка 1, буква д) от приложение II към Директива 2001/14 да извършат услугата, за която е предоставен капацитетът.

49 Впрочем, обратно на посоченото от ÖBB-Infrastruktur AG, тази информация, намираща се на информационните табла на различните гари, не може да се приеме за информация с поверителен или чувствителен характер, който да попречи на нейното разкриване на различните засегнати железопътни предприятия.

50 Поради това на втория въпрос следва да се отговори, че член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент № 1371/2007, както и член 5 във връзка с приложение II от Директива 2001/14, трябва да се тълкуват в смисъл, че управителят на инфраструктурата е длъжен да предоставя на железопътните предприятия по недискриминационен начин в реално време данните за влаковете, използвани от други железопътни предприятия, когато тези влакове представляват основни връзки по смисъла на част II от приложение II към Регламент № 1371/2007.

По съдебните разноски

51 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) **Член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт, трябва да се тълкуват в смисъл, че информацията относно основните връзки трябва да включва, освен обявеното в разписанието време на тръгване, и закъсненията или отмяната на тези влакове за връзка, независимо от това кое железопътно предприятие ги осигурява.**

2) **Член 8, параграф 2 във връзка с част II от приложение II към Регламент № 1371/2007, както и член 5 във връзка с приложение II от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура, изменена с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година, трябва да се тълкуват в смисъл, че управителят на инфраструктурата е длъжен да предоставя на железопътните предприятия по недискриминационен начин в реално време данните за влаковете, използвани от други железопътни предприятия, когато тези влакове представляват основни връзки по смисъла на част II от приложение II към Регламент № 1371/2007.**

Подписи