



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2012. gada 22. novembrī*

Transports — Dzelzceļa pārvadājumi — Dzelzceļa pārvadājumu infrastruktūras pārvaldītāja pienākums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem reālā laikā sniegt informāciju par vilcienu satiksmi un īpaši par savienojumu pakalpojumus nodrošinošo vilcienu iespējamo kavēšanos

Lieta C-136/11

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Schienen-Control Kommission* (Austrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2011. gada 11. martā un kas Tiesā registrēts 2011. gada 18. martā, tiesvedībā

Westbahn Management GmbH

pret

ÖBB-Infrastruktur AG.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs A. Ticano [*A. Tizzano*], tiesneši A. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*] (referents), Ž. Ž. Kāzels [*J.-J. Kasel*], M. Safjans [*M. Safjan*] un M. Bergere [*M. Berger*],

ģenerālvokāts N. Jēskinens [*N. Jääskinen*],

sekretārs M. A. Godisārs [*M.-A. Gaudissart*], nodaļas vadītājs,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 21. marta tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Westbahn Management GmbH* vārdā – *D. Böhmendorfer* un *R. Schender*, *Rechtsanwälte*,

— *ÖBB-Infrastruktur AG* vārdā – *G. Ganzger*, *A. Egger* un *G. Lansky*, *Rechtsanwälte*,

— Polijas valdības vārdā – *M. Szpunar*, pārstāvis,

— Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *H. Støvlbæk*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2012. gada 7. jūnija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – vācu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 14. lpp.) 8. panta 2. punkta un II pielikuma II daļas kombinētās normas, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 29. lpp., un labojums – OV 2004, L 220, 16. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 44. lpp., turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”), 5. panta un II pielikuma kombinētās normas.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Westbahn Management GmbH* (turpmāk tekstā – “*Westbahn Management*”) un *ÖBB-Infrastruktur AG* (turpmāk tekstā – “*ÖBB-Infrastruktur*”) par pēdējās minētās atteikumu sniegt *Westbahn Management* reālā laika datus par citiem dzelzceļa pārvadātājiem, kuri tai atļauj informēt savus pasažierus par faktiskajiem vilcienu atiešanas laikiem, ļaujot nodrošināt savienojumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesiskais regulējums

Direktīva 2001/14

- 3 Atbilstoši Direktīvas 2001/14 preambulas 1. apsvērumam:

“Kopienas dzelzceļa nozares lielāka integrācija ir būtisks elements iekšējā tirgus izveidē un virzībā uz pastāvīgas mobilitātes sasniegšanu.”

- 4 Direktīvas 2001/14 5. pants, kura nosaukums ir “Pakalpojumi”, ir šāds:

“1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības bez diskriminācijas saņemt minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, kā aprakstīts II pielikumā. To pakalpojumu sniegšanu, kas minēti II pielikuma 2. punktā, veic bez diskriminācijas, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījumu var noraidīt vienīgi tad, ja tirgū ir atbilstīgas alternatīvas. Ja pakalpojumus piedāvā vairāki infrastruktūras pārvaldītāji, tad “galvenās infrastruktūras” nodrošinātājs pieliek visas saprātīgās pūles, lai veicinātu šo pakalpojumu sniegšanu.

2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piedāvā jebkuru no II pielikuma 3. punktā aprakstītajiem pakalpojumiem kā papildpakalpojumu, tad viņš šos pakalpojumus sniedz pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var infrastruktūras pārvaldītājam vai citiem piegādātājiem pieprasīt vēl citus papildpakalpojumus, kas uzskaitīti II pielikuma 4. punktā. Infrastruktūras pārvaldītājam nav pienākuma sniegt šos pakalpojumus.”

- 5 Minētas direktīvas II pielikumā, kura nosaukums ir “Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem sniedzamie pakalpojumi”, ir noteikts:

“1. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss ietver:

- a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu izskatīšanu;

- b) tiesības izmantot piešķirto jaudu;
 - c) atzarojumu un pārmiju lietošanu;
 - d) vilcienu kustības kontroli, ieskaitot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un paziņojumus un informāciju par vilcienu kustību;
 - e) visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.
2. Sliežu ceļa piekļuve apkalpes iekārtām un pakalpojumu sniegšanai ietver:
- a) elektroapgādes iekārtu izmantošanu vilces strāvas ieguvei, kur tās ir pieejamas;
 - b) degvielas uzpildes iekārtas, kur tās ir pieejamas;
 - c) pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un citu aprīkojumu;
 - d) kravas termināļus;
 - e) šķirotavas;
 - f) vilcienu sastāvu komplektēšanas iekārtas;
 - g) aklos atzarus;
 - h) apkopes un citas tehniskas iekārtas.
3. Papildu pakalpojumi var ietvert:
- a) vilces strāvu;
 - b) pasažieru vilcienu iesildīšanu;
 - c) degvielas piegādi; šķirošanu un visus pārējos pakalpojumus, ko sniedz iepriekšminētajās apkalpes iekārtās;
 - d) īpaši pielāgotus līgumus:
 - bīstamo kravu pārvadāšanas kontroli,
 - palīdzību nestandarta vilcienu sastāvu vadīšanā.
4. Citi papildpakalpojumi var ietvert:
- a) piekļuvi telekomunikāciju tīklam;
 - b) papildu informācijas nodrošināšanu;
 - c) ritošā sastāva tehnisko pārbaudi.”

Regula Nr. 1371/2007

6 Atbilstoši Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 1.–5. un 7.–9. apsvērumam:

- “(1) Īstenojot kopējo transporta politiku, ir svarīgi nodrošināt dzelzceļa pasažieru tiesības un uzlabot kvalitāti un efektivitāti dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp dalībvalstīm, lai palīdzētu palielināt dzelzceļa pārvadājumu daļu attiecībā pret citiem pārvadājumu veidiem.
- (2) Komisijas paziņojumā “Patērētāju aizsardzības politikas stratēģija 2002.–2006. gadam” [OV C 137, 2. lpp.] ir noteikts mērķis sasniegt augstu patērētāju aizsardzības līmeni transporta jomā saskaņā ar [EK] Līguma 153. panta 2. punktu.
- (3) Ņemot vērā to, ka dzelzceļa pasažieris ir pārvadājuma līguma vājākā puse, pasažieru tiesības šajā ziņā būtu jāaizsargā.
- (4) Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu izmantotāju tiesības ietver tiesības saņemt informāciju par pakalpojumu gan pirms brauciena, gan tā laikā. Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem būtu jāsniedz šī informācija pirms brauciena un cik drīz vien iespējams.
- (5) Sīkāk izstrādātas prasības attiecībā uz ceļojuma informācijas sniegšanu tiks izklāstītas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (*TSI*), kas minētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību [(OV L 110, 27. lpp.), kas grozīta ar Komisijas 2007. gada 1. jūnija Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 63. lpp.)].
- [..]
- (7) Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāsadarbojas, nodrošinot tranzīta biļetes, lai atvieglinātu dzelzceļa pasažieru pāreju no viena operatora pie cita.
- (8) Informācijas un biļešu nodrošināšana dzelzceļa pasažieriem būtu jāatvieglina, datorsistēmas pielāgojot kopējai specifikācijai.
- (9) Turpmāka ceļojuma informācijas un rezervācijas sistēmu īstenošana būtu jāveic saskaņā ar *TSI*.”

7 Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punktā ir paredzēts šādi:

“Brauciena laikā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz pasažierim vismaz II pielikuma II daļā izklāstīto informāciju.”

8 Šīs regulas 9. panta 1. punkts ir šāds:

“Dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji piedāvā biļetes, tranzīta biļetes un rezervācijas, ja tās ir pieejamas.”

9 Minētās regulas 18. panta 1. punktā ir noteikts, ka:

“Ja ierašanās vai atiešana ir kavēta, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai stacijas apsaimniekotājs informē pasažierus par stāvokli, kā arī par paredzēto atiešanas un ierašanās laiku, tiklīdz šāda informācija ir pieejama.”

- 10 Šīs pašas regulas II pielikuma II daļā, kura attiecas uz “informāciju brauciena laikā”, ir paredzēta šādas informācijas sniegšana:

“Vilcienā pieejamie pakalpojumi

Nākamā pietura

Kavēšanās

Galvenie savienojumu pakalpojumi

Drošības un drošuma jautājumi.”

Austrijas tiesiskais regulējums

- 11 Dzelzceļa likuma (*Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957*, turpmāk tekstā – “*EisbG*”) 54. pantā ir noteikts šādi:

“Šī likuma sestās daļas noteikumu mērķis ir nodrošināt Austrijas dzelzceļa līniju ekonomisku un efektīvu izmantošanu,

1. dzelzceļa pārvadājumu tirgū izveidojot vienlīdzīgu un funkcionālu konkurenci dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu starpā primārajās un sekundārajās dzelzceļa līnijās, kas savieno citas primārās vai sekundārās dzelzceļa līnijas;
2. veicinot jaunu pārvadājumu uzņēmumu iekļūšanu dzelzceļa pārvadājumu tirgū;
3. nodrošinot piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un
4. uzturot spēkā konkurenci, raugoties, lai dzelzceļa tīkla lietotājus nelabvēlīgi neskartu dominējošā stāvoklī esošie.”

- 12 Minētā likuma 58. pantā ir noteikts šādi:

“1. Dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumam bez jebkādas diskriminācijas tiesību izmantotājiem, lai tie piekļūtu dzelzceļa infrastruktūrai, izņemot pašu piekļuvi, ir jāsniedz šādi pakalpojumi, kas ietilpst minimālo piekļuves pakalpojumu kopumā:

1. tīkla atzarojumu un pārmiju lietošana;
2. vilcienu kontrole, tostarp [...] informācijas par vilcienu kustību sniegšana un paziņošana;
3. tie komunikācijas un informācijas sistēmas pakalpojumi, kas juridisku, faktisku vai saimniecisku iemeslu dēļ padara neiespējamu tiesību izmantotāju piekļuves tiesību īstenošanu.

[..]

4. Šādus papildpakalpojumus dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums var sniegt tiesību izmantotājiem, lai tie piekļūtu dzelzceļa infrastruktūrai, taču to sniegšana nav obligāta:

1. piekļuvi telekomunikāciju tīklam, kas nav minēta 1. punkta 3. apakšpunktā;
2. papildu informācijas nodrošināšanu;

3. ritošā sastāva tehniskās pārbaudes.

[..]”

13 *EisbG* 81. pantā ir paredzēts, ka:

“1. *Schienen-Control GmbH* ietvaros tiek izveidota *Schienen-Control Kommission* [Dzelzceļa kontroles komisija].

2. *Schienen-Control Kommission* īsteno šā federālā likuma 3., 5.–6.b, kā arī 9. daļā paredzēto kompetenci [..] un izskata par *Schienen-Control GmbH* lēmumiem iesniegtās apelācijas sūdzības. [..]

3. *Schienen-Control Kommission* darbību administrē *Schienen-Control GmbH*. *Schienen-Control GmbH* darbiniekiem darbības *Schienen-Control Kommission* ietvaros ir saistoši komisijas priekšsēdētāja vai reglamentā norādītā komisijas locekļa rīkojumi.”

14 Atbilstoši *EisbG* 82. pantam:

“1. *Schienen-Control Kommission* sastāv no priekšsēdētāja un diviem komisijas locekļiem. Katram komisijas loceklim tiek iecelts aizstājējs. Komisijas locekļa prombūtnes laikā viņa vietā stājas aizstājējs. Priekšsēdētāju un viņa aizstājēju, kuram ir jābūt tiesnesim, amatā ieceļ *Bundesminister für Justiz* [Federālais tieslietu ministrs]. Pārējos komisijas locekļus un viņa aizstājējus, kuriem ir jābūt attiecīgās satiksmes jomas ekspertiem, pēc *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* [Federālā Satiksmes, inovāciju un tehnoloģiju ministrijas] priekšlikuma amatā ieceļ federālā valdība.

2. Par *Schienen-Control Kommission* priekšsēdētāju vai komisijas locekli nevar būt:

1. federālās valdības vai federālās zemes valdības locekļi, kā arī valsts sekretāri;
2. personas, kurām ir juridiska vai faktiskā saikne ar personu, kas strādā *Schienen-Control Kommission*;
3. personas, kuras nevar ievēlēt *Nationalrat* [Valsts padomē].

3. *Schienen-Control Kommission* locekļus un viņu aizstājējus ieceļ amatā uz pieciem gadiem. Pēc šī pilnvaru termiņa beigām viņiem ir jāpilda amata pienākumi līdz viņu atkārtotai iecelšanai amatā. Viņus var iecelt amatā atkārtoti. Ja komisijas loceklis vai aizstājējs atkāpjas no amata pirms pilnvaru termiņa beigām, tad, piemērojot 1. punktu, jaunu komisijas locekli vai aizstājēju ieceļ amatā uz atlikušo pilnvaru termiņu.

4. Komisijas locekļa (vai aizstājēja) pilnvaras izbeidzas ar:

1. nāvi;
2. pilnvaru termiņa beigām;
3. atteikšanos no amata;
4. visu pārējo komisijas locekļu konstatēto faktu, ka komisijas loceklis vai aizstājējs smagu fizisku vai garīgu trūkumu dēļ nespēj efektīvi pildīt amata pienākumus;
5. visu pārējo komisijas locekļu konstatēto faktu, ka komisijas loceklis vai aizstājējs bez pietiekama attaisnojuma nav ievērojis uzaicinājumu uz sēdi trīs reizes pēc kārtas;

6. atcelšanu no tiesneša amata – priekšsēdētāja vai viņa aizstājēja gadījumā.

5. Komisijas locekļiem un viņu aizstājējiem saskaņā ar Austrijas Konstitūcijas (*Bundes-Verfassungsgesetz*) 20. panta 3. punktu ir jāievēro konfidencialitāte.”

15 *EisbG* 83. pantā ir noteikts, ka:

“Lēmumus *Schienen-Control Kommission* pieņem ar vienkāršu balsu vairākumu; atturēšanās no balsošanas nav pieļaujama. Ja balsu skaits ir vienāds, izšķirošā balss pieder priekšsēdētājam. *Schienen-Control Kommission* ir jāpieņem reglaments, saskaņā ar kuru atsevišķiem tās locekļiem var uzticēt aktuālo administrēšanu, ieskaitot procesuālo lēmumu pieņemšanu. Pildot amata pienākums, komisijas locekļi ir neatkarīgi un tiem nav saistoši nekādi norādījumi.”

16 *EisbG* 84. pantā ir paredzēts šādi:

“Ja vien šajā federālajā likumā nav noteikts citādi, *Schienen-Control Kommission* ir jāpiemēro Vispārējais administratīvā procesa likums [*Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz*], īpaši tā noteikumi par procesu neatkarīgos administratīvajos senātos. *Schienen-Control Kommission* nav atceļami vai grozāmi administratīvā procedūrā. Sūdzība ir iesniedzama *Verwaltungsgerichtshof* (Augstākā administratīvā tiesa).”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

17 *Westbahn Management GmbH* kustības grafikā laikposmā kopš 2011/2012. gada sniedz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus maršrutā Vīne (Austrija)–Zalcburga (Austrija).

18 *ÖBB-Infrastruktur* pārvalda lielāko daļu no Austrijas dzelzceļa tīkla, tostarp maršrutu Vīne–Zalcburga. Tās rīcībā ir reālā laika dati par visiem vilcieniem, kuri kursē dzelzceļa tīklā, kuru tā pārvalda. Reālā laika dati ietver vilciena pašreizējo atrašanās vietu, kā arī ierašanās, caurbraukšanas un atiešanas laikus vilcienu tālākajā kustībā.

19 *ÖBB-Infrastruktur* katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nosūta reālā laika datus par attiecīgā [uzņēmuma] vilcieniem. Reālā laika dati par visiem vilcieniem, kas kursē konkrēti atbildētājas dzelzceļa tīklā, – nenorādot tomēr attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu – visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir iegūstami ar paroli aizsargātā programmā *ÖBB-Infrastruktur* interneta vietnē.

20 Dažās lielākajās dzelzceļa stacijās *ÖBB-Infrastruktur* uz monitoriem norāda esošos pasažieru vilcienu ierašanās un atiešanas laikus.

21 *Westbahn Management* lūdza *ÖBB-Infrastruktur* sniegt ir reālā laika datus par citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai tā varētu informēt savus pasažierus par esošajiem savienojumu vilcienu atiešanas laikiem.

22 *ÖBB-Infrastruktur* 2010. gada 22. oktobra vēstulē noraidīja šo lūgumu, norādot, ka būtībā tā sniedz tikai katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam domātos datus. Tā ieteica *Westbahn Management* noslēgt vienošanos ar katru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kurā tie paziņotu, ka piekrist datu sniegšanai.

23 Tomēr tādas vienošanās starp *Westbahn Management* un citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem netika noslēgtas. Tādas vienošanas noslēgšanu īpaši noraidīja *ÖBB-Personenverkehr AG* (turpmāk tekstā – “*ÖBB-PV*”). *ÖBB-PV* ir galvenais uzņēmums konkrētajā tirgū Austrijā. Tā, kā arī *ÖBB-Infrastruktur* vienīgais akcionārs ir *ÖBB-Holding AG*.

- 24 *Westbahn Management* uzskata, ka minēto datu nesniegšana ir pretrunā Regulas Nr. 1371/2007 II pielikuma II daļai, un lūdz sniegt piekļuvi šai informācijai. Tādēļ tā par to iesniedza lūgumu *Schienen-Control Kommission*.
- 25 Uzskatot, ka strīda, kuru tā izskata, atrisināšana ir atkarīga no piemērojamo Savienības tiesību interpretācijas, *Schienen-Control Kommission* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [...] Regulas [...] Nr. 1371/2007 [...] 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, ir jāinterpretē tādējādi, ka informācija par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem papildus sarakstā paredzētajiem atiešanas laikiem ietver arī paziņojumus par šo savienojumu vilcienu kavēšanos vai atcelšanu?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:
- vai [...] Direktīvas 2001/14 [...] 5. pants, skatot to kopā ar II pielikumu, Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punkta, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, izpratnē ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bez diskriminācijas sniegt citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vilcienu reālā laika datus, ciktāl šie vilcieni Regulas Nr. 1371/2007 II pielikuma II daļas izpratnē ir galvenie savienojumu pakalpojumi?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par Tiesas kompetenci

- 26 Pirms atbildēt uz uzdotajiem jautājumiem, ir jāpārbauda – kā norādīts arī iesniedzējtiesas nolēmumā –, vai *Schienen-Control Kommission* ir tiesa LESD 267. panta izpratnē, un tādējādi, vai Tiesas kompetencē ietilpst atbildēt uz uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem.
- 27 Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, lai noteiktu, vai iestāde, kas iesniedz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir uzskatāma par “tiesu” LESD 267. panta izpratnē – kas ir vienīgi Savienības tiesību jautājums –, Tiesa ņem vērā vairāku faktoru kopumu, kā, piemēram, vai iestāde ir izveidota ar likumu, vai tā ir pastāvīga, vai tās pieņemtie nolēmumi ir saistoši, vai tiesvedība tajā notiek atbilstoši sacīkstes principam, vai tā piemēro tiesību normas, kā arī vai tā ir neatkarīga (skat. it īpaši 2007. gada 14. jūnija spriedumu lietā C-246/05 *Häupl*, Krājums, I-4673. lpp., 16. punkts; 2007. gada 18. oktobra spriedumu lietā C-195/06 *Österreichischer Rundfunk*, Krājums, I-8817. lpp., 19. punkts, kā arī 2009. gada 10. decembra spriedumu lietā C-205/08 *Umweltanwalt von Kärnten*, Krājums, I-11525. lpp., 35. punkts).
- 28 Šajā ziņā, kā savu secinājumu 28. punktā ir atzīmējis ģenerālvokāts, pirmkārt, ir jāuzsver, ka *Schienen-Control Kommission* ar *EisbG* 81. panta 1. punktu ir tikusi izveidota kā pastāvīga institūcija. Šī likuma 81.–84. pants apliecina, ka *Schienen-Control Kommission* atbilst kritērijiem attiecībā uz iestādes likumisko izcelsmi, saistošo spēku un pastāvīgumu, tiesību normu piemērošanu un attiecīgās iestādes neatkarību.
- 29 Turklāt, pirmkārt, ir jāatzīst, ka *Schienen-Control Kommission* ir saistošs Vispārīgais administratīvā procesa kodekss, tādējādi nodrošinot sacīkstes principu procedūrā, lietas dalībnieki var īstenot savas tiesības, kā arī tiesiskās intereses un sacīkstes debates notikt kā sēde, kurā pieaicina lieciniekus un ekspertus.

- 30 Otrkārt, ir arī jānorāda, ka saskaņā ar *EisbG* 84. pantu *Schienen-Control Kommission* darbību regulē vispārējās administratīvā procesa tiesības, ka tās lēmumus nevar atcelt ar administratīviem lēmumiem, tomēr tos var pārsūdzēt *Verwaltungsgerichtshof* [Augstākajā administratīvajā tiesā].
- 31 No iepriekš minētā izriet, ka *Schienen-Control Kommission* ir uzskatāma par tiesu LESD 267. panta izpratnē, tādēļ Tiesas kompetencē ietilpst sniegt atbildi uz uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem.

Par pirmo jautājumu

- 32 Ar pirmo jautājumu *Schienen-Control Kommission* būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, ir jāinterpretē tādējādi, ka informācija par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem papildus sarakstā paredzētajiem atiešanas laikiem ietver arī paziņojumus par šo savienojumu vilcienu kavēšanos vai atcelšanu.
- 33 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatgādina, ka, atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, interpretējot tādas Savienības tiesību normas kā šajā lietā aplūkotās, ir jāņem vērā ne vien to teksts, bet arī konteksts un tās ietverošā tiesiskā regulējuma izvirzītie mērķi (skat. tostarp 1990. gada 26. jūnija spriedumu lietā C-185/89 *Velker International Oil Company, Recueil*, I-2561. lpp., 17. punkts, un 2012. gada 19. jūlija spriedumu lietā C-33/11 A, 27. punkts).
- 34 Regulas Nr. 1371/2007 mērķi ir definēti preambulas apsvērumos. Tā Regulas Nr. 1371/2007 preambulas 1. apsvēruma ir uzsvērts, ka, istenojot kopējo transporta politiku, ir svarīgi nodrošināt dzelzceļa pasažieru tiesības un uzlabot kvalitāti un efektivitāti dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. No šīs regulas 2. un 3. apsvēruma izriet, ka ir jāasnsniedz augsts patērētāju aizsardzības līmenis un ka pasažieris kā pārvadājuma līguma vājākā puse ir jāaizsargā. Minētās regulas 4. apsvērumā ir minētas tiesības gūt informāciju par braucienu pirms un pēc brauciena uzsākšanas, turklāt cik drīz vien iespējams. Turklāt minētās regulas 5., 8. un 9. apsvērumā arī apliecina mērķi sniegt piekļuvi attiecīgajai informācijai saistībā ar pārrobežu braucieniem.
- 35 Ņemot vērā šos mērķus, tad arī ir jāinterpretē Regulas Nr. 1371/2007 8. pants.
- 36 Šīs regulas 8. panta 2. punktā ir noteikts, ka brauciena laikā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz pasažierim vismaz šīs regulas II pielikuma II daļā izklāstīto informāciju. Šī informācija ietver ziņas par vilcienā pieejamajiem pakalpojumiem, nākamo pieturu, kavēšanos, galvenajiem savienojumu pakalpojumiem, kā arī drošības un drošuma jautājumus.
- 37 Lai ievērotu pasažieru intereses, kā arī Regulas Nr. 1371/2007 galvenos mērķus, kas atgādināti šī sprieduma 34. punktā, pasažieriem sniegtajai informācijai ir jābūt tiem noderīgai.
- 38 Šajā ziņā informācija par savienojumu pakalpojumu kavēšanos vai atcelšanu, ar kuru pasažieris varētu iepazīties, izlasot to uz elektroniskajiem ziņojumu dēļiem pirms brauciena – ar nosacījumu, ka šī informācija tobrīd ir zināma, – ir informācija, kura pasažierim ir jādara zināma arī tad, ja minētā vilcienu kavēšanās vai atcelšana ir kļuvusi zināma pēc brauciena uzsākšanas. Pretējā gadījumā pēc brauciena uzsākšanas pasažieris, pretēji Regulas Nr. 1371/2007 mērķiem, būtu informēts tikai par galveno savienojumu pakalpojumu atiešanas laikiem, bet ne par izmaiņām, kas notikušas pēc brauciena uzsākšanas, un tādējādi pasažierim paziņotā informācija ir nederīga.
- 39 Tādēļ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atbilstoši Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punktam, lasot kopā ar tās II pielikuma II daļu, ir pienākums sniegt reālā laika datus par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem.

- 40 Turklāt Regulas Nr. 1371/2007 II pielikuma II daļā ir minēti “galvenie savienojumu pakalpojumi”, bet šī frāze neierobežo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumu informācijas sniegšanas pienākumu vienīgi ar tā paša sniegtajiem galvenajiem savienojumu pakalpojumiem.
- 41 Līdz ar to šis pienākums ir attiecināms uz visiem galvenajiem savienojumu pakalpojumiem, tostarp attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma sniegtajiem galvenajiem savienojumu pakalpojumiem, kā arī citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sniegtajiem. Pretējā gadījumā netiktu sasniegts Regulas Nr. 1371/2007 mērķis informēt pasažierus.
- 42 Šādu interpretāciju apstiprina Regulas Nr. 1371/2007 9. panta 1. punkts, kurā ir noteikts, ka dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji piedāvā biļetes, tranzīta biļetes un rezervācijas, ja tās ir pieejamas. Šīs regulas preambulas 7. apsvērumā ir precizēts, ka, nodrošinot tranzīta biļetes, tiek atvieglināta dzelzceļa pasažieru pāreja no viena operatora pie cita. Pasažieriem sniedzamās informācijas sašaurināta interpretācija radītu šķērslī pasažieru pārejai un apdraudētu ar to sasniedzamo mērķi, netieši aicinot pasažierus izvēlēties lielu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pakalpojumus, kuri spēj sniegt reālā laikā informāciju par visiem brauciena posmiem.
- 43 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, ir jāinterpretē tādējādi, ka informācija par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem papildus sarakstā paredzētajiem atiešanas laikiem ietver arī paziņojumus par šo savienojumu vilcienu kavēšanos vai atcelšanu neatkarīgi no tā, kurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tos nodrošina.

Par otro jautājumu

- 44 Lai atbildētu uz šo jautājumu, kurš attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja pienākumiem, ir jāatzīst, ka Direktīvas 2001/14 5. pantā ir paredzēts, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības bez diskriminācijas saņemt minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, kā aprakstīts šīs direktīvas II pielikumā.
- 45 Turklāt Direktīvas 2001/14 II pielikuma 1. punkta d) apakšpunkts, kurā ir paredzēts, ka šie pakalpojumi ietver tostarp arī informācijas par vilcienu kustību sniegšanu, kā savu secinājumu 51. punktā ir norādījis ģenerāladvokāts, ir skatāms kopsakarā ar šīs direktīvas II pielikuma 1. punkta e) apakšpunktu, saskaņā ar kuru dzelzceļa pārvadātājiem ir tiesības uz visu pārējo informāciju, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta jauda.
- 46 Šajā ziņā ir jāatgādina – kā jau tika izklāstīts šī sprieduma 41. punktā –, ka reālā laika dati par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem un īpaši par citiem dzelzceļa pārvadātājiem ir nepieciešami katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, lai tas varētu izpildīt Regulā Nr. 1371/2007 paredzētos pienākumus.
- 47 Turklāt ir jāatzīst, ka, lai garantētu vienlīdzīgu konkurenci pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu tirgū, ir jānodrošina, ka visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varētu sniegt pasažieriem vienlīdz kvalitatīvus pakalpojumus. Kā tika uzsvērts šī sprieduma 40. un 41. punktā, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var sniegt informāciju tikai par saviem savienojumu pakalpojumiem, uzņēmums ar lielāku tiklu varētu saviem pasažieriem sniegt pilnīgāku informāciju nekā uzņēmums, kura rīcībā ir ierobežots līniju skaits, kas būtu pretrunā, pirmkārt, mērķim sasniegt lielāku integrāciju dzelzceļa nozarē, kā minēts Direktīvas 2001/14 preambulas 1. apsvērumā, un, otrkārt, pienākumam informēt pasažierus.

- 48 Tādēļ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiesību piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ietvaros ir jābūt tiesībām saņemt no infrastruktūras pārvaldītāja reālā laika datus par citu dzelzceļa pārvadātāju nodrošinātajiem galvenajiem savienojumu pakalpojumiem, lai saskaņā ar Direktīvas 2001/14 5. panta un II pielikuma 1. punkta e) apakšpunkta kombinētajām normām varētu sniegt pakalpojumus atbilstoši piešķirtajām jaudām.
- 49 Turklāt, pretēji *ÖBB-Infrastruktur* nostājai, informācija, kas ir pieejama uz staciju elektroniskajiem ziņojumu dēļiem, nav uzskatāma par konfidenciālu vai jutīgu, kas liegtu to izpaust dažādiem iesaistītajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- 50 Līdz ar to uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, kā arī Direktīvas 2001/14 5. pants, skatot to kopā ar tās II pielikumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bez diskriminācijas sniegt citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vilcienu reālā laika datus, ciktāl šie vilcieni Regulas Nr. 1371/2007 II pielikuma II daļas izpratnē ir galvenie savienojumu pakalpojumi.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 51 Attiecībā uz pamatlietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, ir jāinterpretē tādējādi, ka informācija par galvenajiem savienojumu pakalpojumiem papildus sarakstā paredzētajiem atiešanas laikiem ietver arī paziņojumus par šo savienojumu vilcienu kavēšanos vai atcelšanu neatkarīgi no tā, kurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tos nodrošina;
- 2) Regulas Nr. 1371/2007 8. panta 2. punkts, skatot to kopā ar II pielikuma II daļu, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju, kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK, 5. pants, skatot to kopā ar tās II pielikumu, ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras pārvaldītājam ir pienākums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bez diskriminācijas sniegt citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vilcienu reālā laika datus, ciktāl šie vilcieni Regulas Nr. 1371/2007 II pielikuma II daļas izpratnē ir galvenie savienojumu pakalpojumi.

[Paraksti]