



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
NIILA JÄÄSKINENA
przedstawiona w dniu 7 czerwca 2012 r.¹

Sprawa C-136/11

Westbahn Management GmbH
przeciwko
ÖBB Infrastruktur AG

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Schienen-Control Kommission (Austria)]

Transport kolejowy — Pojęcie „sądu” — Obowiązek zarządcy infrastruktury kolejowej dostarczania przedsiębiorstwom kolejowym w czasie rzeczywistym informacji dotyczących ruchu pociągów, w szczególności o opóźnieniach i odwołaniach pociągów przesiadkowych — Obowiązki zarządców infrastruktury kolejowej zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE — Obowiązki przedsiębiorstw kolejowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 — Dyrektywa 91/440/EWG — Dyrektywa 2001/16/WE — Dyrektywa 95/46/WE

I – Wprowadzenie

1. Postanowienie odsyłające wydane przez Schienen-Control Kommission, będącą austriackim sądem administracyjnym właściwym dla rozstrzygania sporów z zakresu zliberalizowanego sektora transportu kolejowego, zmierza do ustalenia, jakiego rodzaju informacji muszą dostarczać pasażerom przedsiębiorstwa kolejowe na mocy art. 8 ust. 2 oraz załącznika II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007². Dokładniej rzecz biorąc, chodzi o to, czy pasażerowie mają prawo do „danych w czasie rzeczywistym” dotyczących rozkładów jazdy pociągów, które obejmują uaktualnione informacje o opóźnieniach i odwołaniach pociągów przesiadkowych w ramach całej austriackiej sieci kolejowej w trakcie danej podróży i odnośnie do wszystkich przewoźników, czy też zakres regulacji art. 8 ust. 2 ograniczony jest do informacji dotyczących opublikowanego rozkładu jazdy oraz opóźnień lub odwołań pociągów tylko tego przewoźnika, z którego usług przewozowych pasażer właśnie korzysta.

¹ — Język oryginału: angielski.

² — Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315, s. 14).

2. Jeżeli art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 obejmuje powyżej opisane „dane w czasie rzeczywistym”, sąd krajowy chciałby się następnie dowiedzieć, czy istnieje związek pomiędzy tym obowiązkiem a tymi, które nałożone są na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy art. 5 i załącznika II dyrektywy 2001/14/WE³. Pytanie to postawione jest w sytuacji, gdy posiadaczem „danych w czasie rzeczywistym”, które chce dostarczyć pasażerom przedsiębiorstwo kolejowe, jest zarządca infrastruktury kolejowej i podmiot ten odmawia ich ujawnienia przedmiotowemu przedsiębiorstwu.

3. Nowość tego sporu polega na tym, że daje on Trybunałowi po raz pierwszy możliwość udzielenia wytycznych dotyczących wykładni rozporządzenia (WE) nr 1371/2007⁴. Po raz pierwszy także do Trybunału wpłynął wniosek Schienen-Control Kommission o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Chociaż nie była ona sporna w postępowaniu przed sądem krajowym, pojawia się więc kwestia, czy Schienen-Control Kommission jest „sądem” w rozumieniu art. 267 TFUE, a tym samym – czy postanowienie odsyłające jest dopuszczalne.

II – Ramy prawne

A – Prawo Unii

4. Artykuł 6 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, zmienionej dyrektywą 2001/12/WE⁵ stanowi, co następuje:

„Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury wymienionej w załączniku II były powierzane organom lub firmom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.

Państwa członkowskie mogą jednakże nadać przedsiębiorstwom kolejowym lub każdemu innemu organowi prawo do pobierania opłat oraz odpowiedzialność za zarządzanie infrastrukturą kolejową, tj. inwestycje, utrzymanie oraz fundusze”.

5. Artykuł 1 ust. 1 dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁶, zatytułowany „Cel dyrektywy”, stanowi:

„Zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie zobowiązują się chronić podstawowe prawa i wolności osób fizycznych, w szczególności ich prawo do prywatności w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych”.

3 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75, s. 29), zmieniona dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164, s. 44). Nazwa dyrektywy 2001/14 została zmieniona art. 30 dyrektywy 2004/49 i brzmi obecnie następująco „dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej”.

4 — Choć wniesiono już szereg skarg dotyczących dyrektywy 2001/14, wszystkie z nich zostały wszczęte przez Komisję w kontekście art. 258 TFUE i dotyczą braku transpozycji tej dyrektywy w przewidzianym terminie. Ponadto przeciwko Austrii toczy się postępowanie, w którym Komisja zakwestionowała transpozycję przez Austrię zarówno dyrektywy 2001/14, jak i dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237, s. 25); Komisja zakwestionowała w swej skardze w szczególności niezależność zarządcy infrastruktury w Austrii, który jest stroną pozwaną w postępowaniu przed sądem krajowym, który wniósł wniosek będący przedmiotem niniejszej sprawy (zob. sprawa C-555/10 Komisja przeciwko Austrii). Znaczeniem tej kwestii zajmę się poniżej.

5 — Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 75, s. 1).

6 — Dz.U. L 281, s. 31.

6. Motyw 1 dyrektywy 2001/14 stanowi, co następuje:

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

7. Artykuł 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14, zatytułowany „Usługi”, stanowi:

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

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

„1. Minimalny pakiet dostępu obejmie:

[...]

- d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- e) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.

[...]”.

9. Artykuł 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie⁷, zatytułowany „Cel i zakres stosowania”, stanowi, iż:

„1. Niniejszą dyrektywę przyjmuje się dla ustanowienia warunków, które mają być spełnione w celu osiągnięcia na terytorium Wspólnoty interoperacyjności systemu kolei w sposób zgodny z przepisami dyrektywy 2004/49/WE. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa dla personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.

2. Dążenie do tego celu musi prowadzić do określenia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej oraz do umożliwienia tego samego w odniesieniu do:

- a) usprawnienia, poprawy i rozwoju usług w zakresie międzynarodowego transportu kolejowego na terytorium Unii Europejskiej oraz z państwami trzecimi;

[...]

- c) wspieranie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych”.

⁷ — Dz.U. L 191, s. 1. Artykuł 40 dyrektywy 2008/57 uchylił dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 110, s. 1) ze skutkiem od dnia 19 lipca 2010 r.

10. Motywy 1–5, 7–9 i 21 rozporządzenia nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym przewidują, co następuje:

- „(1) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.
- (2) Komunikat Komisji: »Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006« stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów, zgodnie z art. 153 ust. 2 traktatu.
- (3) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy transportu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.
- (4) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej.
- (5) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży zostaną określone w specyfikacjach technicznych w zakresie interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych.

[...]

- (7) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny współpracować w celu ułatwienia transferu pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe, biletów bezpośrednich.
- (8) Dostarczanie informacji i wystawianie biletów pasażerom w ruchu kolejowym powinno być ułatwione poprzez dostosowanie systemów komputerowych do wspólnych wymogów.
- (9) Dalsze wdrażanie systemów informacji o podróży oraz rezerwacji powinno odbywać się zgodnie z TSI [specyfikacjami technicznymi w zakresie interoperacyjności].

[...]

- (21) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych”.

11. Artykuł 1 lit. a) rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w odniesieniu do następujących kwestii:

- a) informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym”.

12. Artykuł 8 rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Informacje dotyczące podróży”, stanowi:

„1. Bez uszczerbku dla art. 10 przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I, w odniesieniu do podróży objętych umowami transportowymi oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. Sprzedawcy biletów, którzy oferują umowy transportowe we własnym imieniu, oraz operatorzy turystyczni dostarczają tych informacji, jeżeli są one dostępne.

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

3. Informacje, o których mowa w ust.1 i 2, dostarczane są w najbardziej odpowiedniej formie. Szczególną uwagę poświęca się w tym zakresie potrzebom osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku”.

13. Artykuł 10 ust.1 rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji”, stanowi:

„W celu dostarczania informacji oraz wystawiania biletów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów korzystają z systemu KSIRTK, który ma zostać utworzony przy zastosowaniu procedur, o których mowa w niniejszym artykule”⁸.

14. Artykuł 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007, zatytułowany „Pomoc”, stanowi, że:

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

15. Załącznik II do rozporządzenia nr 1371/2007 określa minimalny zakres informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawców biletów. Zgodnie z nim informacje dostarczane przed podróżą powinny obejmować: „[r]ozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży” oraz „[r]ozkłady jazdy i warunki najniższych opłat za przewóz”. Informacje dostarczane w trakcie przejazdu powinny obejmować: „[u]sługi świadczone w pociągu”, „[n]astępn[ą] stację”, „[o]późnienia”, „[g]łówne możliwości przesiadek” oraz „[k]westie bezpieczeństwa i ochrony”.

B – Prawo krajowe

16. Artykuł 54 Eisenbahngesetz (austriackiej ustawy w sprawie kolei z 1957 r., zwanej dalej „ustawą w sprawie kolei”), stanowi:

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

- 1) poprzez ustanowienie na rynku transportu kolejowego zmierzającej do zapewnienia równości i funkcjonalnej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu kolejowego w zakresie głównych linii kolejowych oraz linii pomocniczych łączących z innymi głównymi lub pomocniczymi liniami kolejowymi,
- 2) poprzez zachęcanie do penetracji rynku transportu kolejowego przez nowe na nim przedsiębiorstwa transportowe,

⁸ — KSIRTK to skrót utworzony od pierwszych liter zwrotu „komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym”.

- 3) poprzez zapewnienie beneficjentom dostępu do infrastruktury kolejowej,
- 4) poprzez kontrolę konkurencji w celu ochrony beneficjentów dostępu do sieci kolejowej przed sytuacją nadużywania pozycji dominującej”.

17. Artykuł 58 ustawy w sprawie kolei stanowi:

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

[...]

- 2) sterowanie pociągami włącznie [...] z przekazaniem i udostępnieniem informacji o ruchu pociągów;
- 3) wszystkie usługi systemów komunikacyjnych i informacyjnych, bez których wykonywanie prawa dostępu przez podmioty uprawnione do dostępu jest niemożliwe ze względów prawnych, faktycznych i gospodarczych.

[...]

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

- 1) dostęp do sieci telekomunikacyjnej wychodzący poza usługi wymienione w ust. 1 pkt 3;
- 2) dostarczanie informacji uzupełniających; [...]”.

III – Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

18. Westbahn Management GmbH („Westbahn Management”) zamierza świadczyć usługi kolejowego przewozu osób na linii kolejowej Wien Westbahnhof – Salzburg Hauptbahnhof. Decyzją austriackiego federalnego ministerstwa transportu, innowacji i technologii z dnia 29 maja 2009 r. Westbahn Management uzyskała pozwolenie na świadczenie tych usług przewozowych.

19. ÖBB Holding AG jest jedynym akcjonariuszem ÖBB-Infrastruktur AG oraz ÖBB-Personenverkehr AG. Ta przedostatnia spółka jest największym zarządcą infrastruktury kolejowej w Austrii, odpowiedzialnym za zarządzanie większością austriackiej sieci kolejowej, w tym także linią Wiedeń–Salzburg. Jest ona również pozwana w postępowaniu przed sądem krajowym. ÖBB-Personenverkehr AG jest wiodącym na rynku austriackim przewoźnikiem w ruchu pasażerskim i byłym posiadaczem monopolu państwowego.

20. ÖBB-Infrastruktur AG dysponuje danymi o ruchu, w czasie rzeczywistym, wszystkich pociągów poruszających się po zarządzanej przez nią austriackiej sieci kolejowej. Te dane aktualizowane w czasie rzeczywistym obejmują aktualną pozycję pociągu, a także czasy odjazdu, przyjazdu i przejazdu w trakcie dalszego biegu pociągu. Obejmują one również niespodziewane opóźnienia i odwołania pociągów.

21. ÖBB-Infrastruktur AG przekazuje każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu dane aktualizowane w czasie rzeczywistym dotyczące jego własnych pociągów, ale nie przekazuje danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym odnoszących się do pozostałych przedsiębiorstw kolejowych, które prowadzą działalność w ramach austriackiej sieci kolejowej. Jednakże dane aktualizowane w czasie rzeczywistym na temat wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, które prowadzą działalność w ramach wymienionej sieci, podawane są przez ÖBB-Infrastruktur AG na monitorach na większych stacjach.

22. Westbahn Management zwróciła się do ÖBB-Infrastruktur AG o udostępnienie jej danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym, które odnoszą się do pozostałych przedsiębiorstw kolejowych, aby w przyszłości Westbahn Management miała możliwość informowania swoich pasażerów o aktualnych czasach odjazdu pociągów przesiadkowych w przypadku niespodziewanych opóźnień i odwołań. ÖBB-Infrastruktur AG odrzuciła ten wniosek pismem z dnia 22 października 2010 r. Stwierdziła ona, że zasadniczo ujawnia wyłącznie dane dotyczące przedsiębiorstwa kolejowego będącego wnioskodawcą, i doradziła Westbahn Management zawarcie porozumień z odpowiednimi przedsiębiorstwami kolejowymi, w których zgodzą się one na ujawnienie dotyczących ich danych.

23. Porozumienie pomiędzy Westbahn Management a ÖBB-Personenverkehr AG nie doszło jednak do skutku, gdyż ta ostatnia spółka odmówiła zawarcia tego rodzaju porozumienia. Wobec tego Westbahn Management wniosła do Schienen-Control Kommission skargę przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG w postępowaniu administracyjnym z zakresu nadzoru ochrony konkurencji.

24. Schienen-Control Kommission uznała za konieczne zwrócenie się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującymi pytaniami prejudycjalnymi na podstawie art. 267 TFUE:

„1) Czy art. 8 ust. 2 w związku z załącznikiem II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu muszą obejmować także opóźnienia oraz odwołania pociągów?

2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:

Czy art. 5 w związku z załącznikiem II dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej [oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa] w świetle art. 8 ust. 2 w związku z załącznikiem II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że zarządca infrastruktury zobowiązany jest na niedyskryminujących zasadach przekazać przedsiębiorstwom kolejowym dane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych, jeśli stanowią one główne możliwości przesiadek w rozumieniu art. 8 ust. 2 w związku z załącznikiem II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007?”.

25. Westbahn Management, ÖBB-Infrastruktur AG, rząd polski oraz Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie. Wszyscy z wyjątkiem rządu polskiego uczestniczyli w rozprawie w dniu 21 marca 2012 r.

IV – Ocena

A – Uwagi wstępne

1. Dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

26. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w celu rozstrzygnięcia, czy organ odsyłający ma charakter sądu w rozumieniu art. 267 TFUE, co jest wyłącznie kwestią prawa UE, Trybunał bierze pod uwagę wszelkie okoliczności, takie jak podstawa prawna istnienia organu, jego stały charakter, wyłączna właściwość do rozpatrywania określonego rodzaju sporów, kontrydiktoryjność postępowania, stosowanie przez ten organ przepisów prawa oraz jego niezawisłość⁹.

27. We wniosku o wydanie orzeczenia wstępnego Schienen-Control Kommission przedstawiła Trybunałowi szczegółowe informacje na temat przepisów, na podstawie których została ustanowiona, na temat jej składu, procesu podejmowania decyzji i wewnętrznego regulaminu.

28. Schienen-Control Kommission ustanowiona została jako organ stały zgodnie z prawem federalnym, a jej mająca charakter wyłączny właściwość obejmuje rozstrzyganie sporów dotyczących rynków kolejowych wymienionych w odpowiedniej ustawie federalnej. Składa się ona z trzech członków, z których każdy posiada członka zastępcę. Przewodniczący i zastępca przewodniczącego muszą być sędziami powołanymi przez federalnego ministra sprawiedliwości do pełnienia funkcji w Schienen-Control Kommission. Pozostali członkowie i ich zastępcy powoływani są przez rząd federalny. Członkowie nie mogą pełnić funkcji ministra ani sekretarza stanu rządu federalnego lub rządu kraju związkowego oraz muszą być niezależni i niezwiązani z jakąkolwiek stroną powiązaną z działalnością Schienen-Control Kommission.

29. Schienen-Control Kommission jest związana przepisami powszechnie obowiązującej procedury administracyjnej. Postępowanie przed Schienen-Control Kommission jest kontrydiktoryjne i może przybrać formę rozprawy, na którą mogą zostać wezwani świadkowie i biegli. Decyzje Schienen-Control Kommission nie podlegają uchyleniu w drodze decyzji administracyjnych, lecz podlegają kontroli sądowej Verwaltungsgerichtshof (sądu administracyjnego).

30. Kwestia, czy austriackie niezależne sądy administracyjne mają charakter sądu, stała się już wcześniej przed Trybunałem¹⁰. W świetle tego orzecznictwa, a także opisanego przeze mnie powyżej sposobu, w jaki Schienen-Control Kommission została ustanowiona i w jaki funkcjonuje, niewątpliwie stanowi ona „sąd” w rozumieniu artykułu 267 TFUE. Schienen-Control Kommission została powołana na podstawie ustawy, jej członkowie są niezawisli, stosuje ona przepisy prawa oraz pełni funkcję sądu w kontrydiktoryjnym postępowaniu, któremu przysługuje wyłączna właściwość do rozpatrywania określonego rodzaju sporów¹¹. Przesłanki te są wystarczające z punktu widzenia orzecznictwa Trybunału dotyczącego art. 267 TFUE.

9 — Wyroki: z dnia 10 grudnia 2009 r. w sprawie C-205/08 *Umweltanwalt von Kärnten*, Zb.Orz. s. I-11525, pkt 35; z dnia 30 czerwca 1966 r. w sprawie 61/65 *Vaassen-Göbbels* przeciwko *Beambtenfonds voor het Mijnbedrijf*, Rec. s. 377, 394, 395; z dnia 22 października 1998 r. w sprawach połączonych C-9/97 i C-118/97 *Jokela* i *Pitkäranta*, Rec. s. I-6267, pkt 18; z dnia 18 października 2007 r. w sprawie C-195/06 *Österreichischer Rundfunk*, Zb.Orz. s. I-8817, pkt 19; z dnia 19 września 2006 r. w sprawie C-506/04 *Wilson*, Zb.Orz. s. I-8613, pkt 48.

10 — Zobacz na przykład ww. wyrok w sprawie *Umweltanwalt von Kärnten* i szczegółowe uwagi rzecznika generalnego D. Ruiza-Jaraba Colomera do tej sprawy. Zobacz także opinia rzecznika generalnego D. Ruiza-Jaraba Colomera z dnia 22 listopada 2007 r. w sprawie C-393/06 *Ing. Aigner* (wyrok z dnia 10 kwietnia 2008 r.), Zb.Orz. s. I-2339, w której rzecznik generalny stwierdził, że *Vergabekontrollsenat* (izba kontroli zamówień publicznych) *landu Wiedeń* nie ma charakteru „sądu” w rozumieniu art. 267 TFUE, oraz jego opinia z dnia 24 maja 2007 r. w sprawie C-195/06 *Österreichischer Rundfunk*, Zb.Orz. s. I-8817, gdzie rzecznik ten uznał, iż *Bundeskommissionssenat* (austriacka federalna rada) ds. komunikacji nie jest sądem. Trybunał nie podzielił żadnej z tych opinii i odpowiedział na pytania prejudycjalne na podstawie art. 267 TFUE.

11 — Zobacz ww. wyroki: w sprawie *Umweltanwalt von Kärnten*, pkt 35; w sprawie *Vaassen-Göbbels*, pkt 273; w sprawach połączonych *Jokela* i *Pitkäranta*, pkt 18; w sprawie *Österreichischer Rundfunk*, pkt 19; w sprawie *Wilson*, pkt 48.

2. Tajemnica handlowa i ochrona danych

31. W swoich uwagach na piśmie Westbahn Management i ÖBB-Infrastruktur AG zajmują przeciwstawne stanowiska co do tego, czy na gruncie prawa austriackiego informacje dotyczące opóźnień i odwołań pociągów stanowią tajemnicę handlową. Nie zgadzają się one również co do tego, czy informacje takie, jako dane osobowe, są chronione zarówno na podstawie prawa austriackiego, jak i dyrektywy 95/46.

32. W odniesieniu do pierwszego z tych zagadnień, zacznę od przypomnienia, że udzielanie wytycznych na temat wykładni krajowych przepisów prawnych wykracza poza właściwość Trybunału. Tak więc zważywszy, że ochrona tajemnicy handlowej stanowi ogólną zasadę prawa Unii¹², a przedmiotowy spór sprowadza się do wykładni przepisów UE, ochrona tajemnicy handlowej na podstawie przepisów prawa austriackiego powinna podlegać wykładni zgodnej z prawem UE¹³.

33. Moim zdaniem, informacje stanowią tajemnicę handlową zgodnie z prawem UE tylko wtedy, gdy zawierają informację o działalności gospodarczej przedsiębiorstwa, której ujawnienie mogłoby spowodować poważne szkody dla tego przedsiębiorstwa¹⁴. Informacje muszą do tego posiadać nadaną przez przedsiębiorstwo klauzulę poufności¹⁵. Trybunał potwierdził to w wyroku na temat znaczenia pokrewnego pojęcia ochrony informacji poufnych, w ramach którego wymaga się dodatkowo, aby ujawnienie przedmiotowych informacji skutkowało „narusz[eniem] uprawnion[ych] interes[ów] gospodarcz[ych] określonych przedsiębiorstw publicznych lub prywatnych”¹⁶. Moim zdaniem nie może być „uprawniona” odmowa udostępnienia informacji, których dostępność prawodawca Unii uznaje za konieczną w kontekście liberalizacji usług kolejowych¹⁷.

34. Moim zdaniem informacje na temat opóźnień i odwołań pociągów nie mają poufnego charakteru, zarówno w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw, jak i pasażerów. Przeciwnie, ich dostępność jest warunkiem dobrego funkcjonowania systemu transportu kolejowego, który opiera się na wielości usługodawców oraz interoperacyjności usług i sieci. ÖBB-Infrastruktur AG podaje je na monitorach na stacjach. Jak wskazała Westbahn Management w uwagach na piśmie, nie są to informacje podlegające szczególnej ochronie. Ich ujawnianie nie narusza żadnego „uprawnionego” interesu gospodarczego ÖBB-Infrastruktur AG, zważywszy, że celem dyrektywy 2001/14 jest otwarcie sieci kolejowych na konkurencję.

35. W odniesieniu do przepisów UE o ochronie danych osobowych i informacji dotyczących opóźnień i odwołań pociągów, również podzieliłbym argumenty Westbahn Management. Jak wynika bowiem z motywu 11 oraz art. 1 i 2, dyrektywa 95/46/WE chroni jedynie dane osobowe¹⁸. Dane osobowe zdefiniowane zostały w art. 2 lit. a) dyrektywy 95/46, jako „wszelkie informacje dotyczące

12 — Wyroki: z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie C-1/11 Interseroh Scrap and Metals Trading, pkt 43; z dnia 14 lutego 2008 r. w sprawie C-450/06 Varec, Zb.Orz. s. I-581, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo. Zgodnie z art. 339 TFUE członkowie instytucji Unii, członkowie komitetów, jak również urzędnicy i inni pracownicy Unii są zobowiązani, również po zaprzestaniu pełnienia swoich funkcji, nie ujawniać informacji objętych ze względu na swój charakter tajemnicą zawodową, a zwłaszcza informacji dotyczących przedsiębiorstw i ich stosunków handlowych lub kosztów własnych.

13 — Mimo tego, że Karta praw podstawowych Unii Europejskiej nie zawiera wyraźnego odniesienia do ochrony tajemnicy handlowej, w art. 16 przewiduje wolność prowadzenia działalności gospodarczej. Następnie, art. 7 obejmuje ochroną życie prywatne i rodzinne. Jak orzekł Trybunał, nie można uznać, że pojęcie „życia prywatnego” w art. 7 „należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono działalności zawodowej lub handlowej tak osób fizycznych, jak i prawnych” (zob. ww. wyrok w sprawie Varec, pkt 48; wyrok z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawach połączonych C-92/09 i C-93/09 Volker und Markus Schecke i Eifert, Zb.Orz. s. I-11063, pkt 59).

14 — Wyrok z dnia 18 września 1996 r. w sprawie T-353/94 Postbank przeciwko Komisji, Rec. s. II-921, pkt 87.

15 — Ibidem, pkt 68. Sąd Pierwszej Instancji stwierdził, że przedsiębiorstwa mają prawo do ochrony w zakresie nieujawniania „informacji poufnych, w szczególności tajemnic handlowych”.

16 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawie Varec, pkt 38.

17 — Jak stwierdzono w jednym z wiodących komentarzy, informacja, „która jest znana na zewnątrz przedsiębiorstwa, nie będzie z reguły uważana za poufną”. Zobacz C. Bellamy i G. Child, *European Community Law of Competition*, Oxford University Press 2007, s. 737, przypis 555.

18 — Wynika to jasno z tekstu dyrektywy 95/46, jak i z mających zasadnicze znaczenie wyroków dotyczących jej wykładni. Zobacz na przykład wyroki: z dnia 20 maja 2003 r. w sprawach połączonych C-465/00, C-138/01 i C-139/01 Österreichischer Rundfunk i in., Zb.Orz. s. I-4989; z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie C-73/07 Satakunnan Markkinapörssi i Satamedia, Zb.Orz. s. I-9831; ww. wyrok w sprawie Volker und Markus Schecke, pkt 52, 53.

zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej (»osoby, której dane dotyczą«); osoba możliwa do zidentyfikowania to osoba, której tożsamość można ustalić bezpośrednio lub pośrednio, szczególnie przez powołanie się na numer identyfikacyjny lub jeden bądź kilka szczególnych czynników określających jej fizyczną, fizjologiczną, umysłową, ekonomiczną, kulturową lub społeczną tożsamość”. Ochrona tych danych jest również przedmiotem art. 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

36. Posiadane przez przedsiębiorstwo informacje na temat opóźnień i odwołań pociągów nie są objęte tą ochroną, ponieważ nie stanowią informacji osobowych. Również art. 39 TUE odnosi się do „ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych”, a art. 16 ust. 2 TFUE odnosi się do „ochrony osób fizycznych” w kontekście przetwarzania danych osobowych. Westbahn Management nie wnosi o udostępnienie informacji na temat pasażerów, ani nawet o innych usługodawcach jako takich, ale po prostu informacji na temat kwestii, czy planowe możliwości przesiadek są w rzeczywistości dostępne.

B – Pierwsze pytanie prejudycjalne

37. W drodze pierwszego pytania Schienen-Control Kommission zmierza do ustalenia, czy na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1371/2007 przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązane jest do udostępnienia pasażerom będącym w trakcie podróży informacji dotyczących opóźnień i odwołań pociągów przesiadkowych, a w szczególności – pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych.

38. Cele rozporządzenia nr 1371/2007, w świetle których należy dokonywać wykładni art. 8 ust. 2, zostały podsumowane w jego motywach. W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich (motyw 1). Należy osiągnąć wysoki poziom ochrony konsumentów (motyw 2), a prawa pasażera, jako słabszej strony umowy, muszą zostać objęte ochroną (motyw 3). Wchodzi w to prawo do uzyskania informacji na temat połączeń kolejowych zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie, tam gdzie to jest możliwe i możliwie jak najszybciej (motyw 4).

39. Ponadto, jak można wywieść z motywów 5, 8 i 9 rozporządzenia nr 1371/2007, rozporządzenie to ma również na celu ułatwienie dostępu do informacji w ruchu transgranicznym. Cel ten jest także realizowany poprzez ustanowienie warunków zmierzających do promowania interoperacyjności systemów krajowych oraz transpozycję norm europejskich, które przewidziane są w dyrektywie 2008/57, a w szczególności w jej art. 1. W kontekście informacji o podróży motyw 5 rozporządzenia nr 1371/2007 powołuje się na dyrektywę poprzedzającą dyrektywę 2008/57, a mianowicie dyrektywę 2001/16¹⁹. Omawiany system ma na celu wsparcie połączeń kolejowych w całej Europie poprzez ułatwienie wykorzystania w nich wielu przewoźników. Dostępność informacji dotyczących niespodziewanych opóźnień i odwołań jest kluczem do osiągnięcia tego celu.

40. Taka wąska interpretacja przepisów części II załącznika II rozporządzenia nr 1371/2007, które dotyczą informacji dostarczanych w trakcie przejazdu kolejną, ograniczyłaby do czasów odjazdu opisanych w rozkładzie jazdy zakres informacji, do których pasażerowie mają prawo w odniesieniu do głównych możliwości przesiadek. Interpretacja taka byłaby sprzeczna z interesami pasażerów i uniemożliwiłaby osiągnięcie celów rozporządzenia nr 1371/2007, które obejmują – w przypadku opóźnień przyjazdów lub odjazdów – prawo do bycia o nich poinformowanym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji i to niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji (zobacz oprócz motywu 4, art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007).

19 — Zgodnie z art. 40 dyrektywy 2008/57, odesłania do „uchylonych dyrektyw”, do których należy wchodzić dyrektywa 2001/16, „traktuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje się je zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku XI”.

41. Ponadto, jak zostało wskazane w uwagach Komisji na piśmie, odmienna interpretacja oznaczałaby, że w zakresie głównych możliwości przesiadek, pasażerom w trakcie podróży należałoby przekazywać wyłącznie dane z planowych rozkładów jazdy. Takie informacje byłyby bezużyteczne w przypadku wystąpienia opóźnień lub odwołań pociągów podczas trwania przejazdu. Jak zwrócił uwagę rząd polski, informacje dostarczane w trakcie przejazdu nie mogą stanowić jedynie powtórzeń tych informacji, które należy dostarczyć przed jego rozpoczęciem.

42. Prawodawca Unii wprowadził w art. 8 rozporządzenia nr 1371/2007 rozróżnienie pomiędzy informacjami, do których pasażerowie są uprawnieni przed rozpoczęciem podróży (zobacz art. 8 ust. 1 oraz załącznik II część I), a informacjami, do których są oni uprawnieni w trakcie podróży (art. 8 ust. 2 oraz załącznik II część II). Jeżeli treść informacji wymaganych przed rozpoczęciem podróży nie będzie interpretowana jako statyczna, a informacji wymaganych w trakcie podróży – jako dynamiczna, to rozróżnienie wprowadzone przez prawodawcę Unii pomiędzy informacjami dostarczanyymi przed podróżą a informacjami dostarczanyymi w trakcie przejazdu nie będzie miało żadnego sensu. Pasażer potrzebuje, ogólnie rzecz biorąc, przed podróżą informacji innych niż te, które są mu potrzebne w jej trakcie.

43. Załącznik II część I rozporządzenia nr 1371/2007 nawiązuje wyraźnie do jakichkolwiek „działań mogących przerwać lub opóźnić połączenia”. Jak zwrócił uwagę rząd polski, gdyby opóźnienia i odwołania nie zostały zakwalifikowane do tych „działań”, prawa podróżnych zostałyby osłabione, co stanowiłoby naruszenie celów rozporządzenia nr 1371/2007, którego zadaniem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony konsumentów (zobacz motyw 2). Również sprzeczne z celami rozporządzenia nr 1371/2007 byłoby celowe opóźnianie ujawnienia tych informacji do chwili dotarcia przez pasażera na stację, na której miał zamiar przesiąść się na inny pociąg i gdzie zobaczyłby po raz pierwszy na monitorze, że pociąg ten jest opóźniony.

44. W uwagach na piśmie Komisja wskazała również, iż wąska interpretacja zakresu informacji, do których uprawnieni są pasażerowie, utrudniłaby transfer pasażerów, a tym samym udaremniłaby osiągnięcie celów art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007 oraz jego motywu 7, które zmierzają do zachęcenia do zakupu biletów bezpośrednich. Artykuł 9 ust. 1 stanowi, że „[p]rzedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednie i rezerwacje”, podczas gdy motyw 7 dodaje, że zapewnienie biletów bezpośrednich „ułatwi transfer pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym”. Podzielał argumentację Komisji. Tego rodzaju zniechęcanie pozostawałoby w sprzeczności z celami wspólnej polityki transportowej, o której mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 1371/2007, i doprowadziłoby do preferowania przez pasażerów większych przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi obejmujące wszystkie części podróży i z tego względu mogących dostarczać wyczerpujących informacji podczas całego okresu trwania przejazdu.

45. Wreszcie ÖBB-Infrastruktur AG nawiązała na rozprawie do trudności w wyborze danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym dotyczących połączeń kolejowych, które mogłyby być przydatne dla przedsiębiorstwa takiego, jak Westbahn Management. Zasugerowano, że niemożliwe byłoby wybranie przez ÖBB-Infrastruktur AG właściwych danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym spośród posiadanych przez nią informacji; przekazanie ich wszystkich zalałoby Westbahn Management nadmiarem informacji i spowodowałoby ich bezużyteczność.

46. Wystarczy w tym miejscu stwierdzić, że zakres nałożonego mocą art. 8 ust. 1 oraz załącznika II część II rozporządzenia nr 1371/2007 obowiązku dostarczania informacji ograniczony jest do głównych możliwości przesiadek. Wykładnia taka pozostaje w zgodzie z zasadą proporcjonalności, a w treści art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 1371/2007 ÖBB-Infrastruktur AG znajdzie wytyczne dotyczące sposobu przekazywania danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym dotyczących opóźnień i odwołań w ramach całej sieci kolejowej. Artykuł 8 ust. 3 przewiduje, że informacje, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, „dostarczane są w najbardziej odpowiedniej formie”. Jak zauważyła Komisja, oznacza to, że ÖBB-Infrastruktur AG musi postępować rozważnie przy doborze informacji

oraz dopilnować, aby ujawniane informacje były przydatne pasażerom. Wyjaśnia to zresztą art. 18 rozporządzenia nr 1371/2007, zgodnie z którym informacje o „opóźnieni[u] przyjazdu lub odjazdu” są informacjami, o których „pasażerowie są informowani” „niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji”. Mają być one przekazywane przez „przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji”.

C – Drugie pytanie prejudycjalne

47. W drodze drugiego pytania Schienen-Control Kommission zmierza przede wszystkim do ustalenia, czy zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek przekazywania przedsiębiorstwom kolejowym danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym, dotyczących głównych możliwości przesiadek na połączenia realizowane przez innych operatorów transportu kolejowego.

48. Pytanie to zatem dotyczy tego, czy zgodnie z dyrektywą 2001/14 istnieje skorelowany z uprawnieniami pasażerów obowiązek zarządcy infrastruktury kolejowej w przedmiocie udostępniania przedsiębiorstwom kolejowym informacji, które zobowiązane są one dostarczać zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1371/2007.

49. Udzieliłbym na to pytanie odpowiedzi twierdzącej. Jak argumentował rząd polski, nie można interpretować dyrektywy 2001/14 w sposób, który utrudniłby realizację celów przewidzianych rozporządzeniem nr 1371/2007.

50. W każdym razie, jak wskazała Komisja w uwagach na piśmie, art. 5 dyrektywy 2001/14 uprawnia przedsiębiorstwa kolejowe, na niedyskryminujących zasadach, do minimalnego pakietu dostępu oraz dostępu do torów w celu obsługi urządzeń opisanych w załączniku II do dyrektywy 2001/14. Na podstawie załącznika II pkt 1 lit. d) dyrektywy 2001/14, pakiet ten obejmuje „łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów”.

51. Ponadto wykładni pkt 1 lit. d) załącznika II do dyrektywy 2001/14 należy dokonywać w związku z pkt 1 lit. e) załącznika II, który uprawnia przedsiębiorstwa kolejowe do „wszystki[ch] pozostał[ych] informacj[i] wymagan[ych] do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa”.

52. Brzmienie tych przepisów przemawia za wykładnią, zgodnie z którą przedsiębiorstwa kolejowe takie jak Westbahn Management uprawnione są do danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym. Większa integracja sektora kolejowego Wspólnoty jest bardzo istotnym elementem celu polegającym na osiągnięciu jednolitego rynku wewnętrznego (zobacz motyw 1 dyrektywy 2001/14). W świetle tego celu, pkt 1 lit. e) załącznika II do dyrektywy 2001/14 należy interpretować szeroko i w taki sposób, że obejmuje on wszystkie rodzaje informacji, które są niezbędne do świadczenia usług kolejowych i mogą być otrzymane wyłącznie od zarządcy infrastruktury.

53. Dane aktualizowane w czasie rzeczywistym są „wymagane” do tego, aby Westbahn Management mogła wywiązać się z obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 1371/2007 oraz świadczyć konkurencyjne usługi. Ponadto, zarówno pozycja ÖBB-Personenverkehr AG jako lidera rynku w zakresie świadczenia usług kolejowych, jak i jej stosunek z ÖBB-Infrastruktur AG będącej członkiem tej samej grupy spółek, są istotne dla oceny zakresu informacji „wymaganych do wdrożenia lub prowadzenia” usług kolejowych przez spółkę Westbahn Management. Z praktycznego punktu widzenia bezsprzecznie należą do nich dane aktualizowane w czasie rzeczywistym umożliwiające Westbahn Management skuteczne konkurowanie na rynku.

54. Szeroka interpretacja tego, co jest „wymagane”, w rodzaju tej, za której dokonaniem się w tym miejscu opowiadam, jest szczególnie zasadna, biorąc pod uwagę sposób, w jaki przeprowadzono reorganizację sektora kolejowego w Austrii w wyniku jego liberalizacji. Zagadnienie to jest związane z domniemanym brakiem niezależności spółki ÖBB-Infrastruktur AG od lidera rynku, spółki ÖBB-Personenverkehr AG. Trybunał rozpatrzy to zagadnienie w toczącej się sprawie C-555/10 Komisja przeciwko Austrii.

55. Zadałbym również pytanie, czy w świetle faktu, że ÖBB-Infrastruktur AG i ÖBB-Personenverkehr AG należą do tej samej grupy spółek, informacje dostarczane przez ÖBB-Infrastruktur AG, jako zarządcy infrastruktury, dostarczane są na niedyskryminujących zasadach. Jak wskazała na rozprawie Westbahn Management, pasażerowie korzystający z usług ÖBB-Personenverkehr AG otrzymują lepszą obsługę, niż osoby korzystające z usług Westbahn Management. Pasażerowie ÖBB-Personenverkehr AG otrzymają dane aktualizowane w czasie rzeczywistym dotyczące nieplanowanych opóźnień i odwołań pociągów ÖBB-Personenverkehr AG, które stanowią większość przewozów kolejowych, podczas gdy pasażerowie Westbahn Management ich nie otrzymają.

V – Wnioski

56. Z powyższych względów proponowałbym odpowiedzieć na pytania prejudycjalne przedłożone przez Schienen-Control Kommission w następujący sposób:

- 1) Artykuł 8 ust. 2 w związku z załącznikiem II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym należy interpretować w ten sposób, że informacje dotyczące głównych możliwości przesiadek obok planowych czasów odjazdu muszą obejmować także opóźnienia oraz odwołania pociągów.
- 2) Artykuł 5 w związku z załącznikiem II dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej [oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa] w świetle art. 8 ust. 2 w związku z załącznikiem II część II rozporządzenia nr 1371/2007 należy interpretować w ten sposób, że zarządca infrastruktury zobowiązany jest na niedyskryminujących zasadach przekazać przedsiębiorstwom kolejowym dane aktualizowane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów innych przedsiębiorstw kolejowych, jeśli stanowią one główne możliwości przesiadek w rozumieniu załącznika II część II rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.