



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

22 noiembrie 2012 \*

„Transport — Transport feroviar — Obligația gestionarului de infrastructură feroviară de a furniza întreprinderilor feroviare, în timp real, toate informațiile referitoare la circulația trenurilor și mai ales cele referitoare la eventualele întârzieri ale trenurilor, care permit asigurarea legăturilor feroviare”

În cauza C-136/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Schienen-Control Kommission (Austria) prin decizia din 11 martie 2011, primită de Curte la 18 martie 2011, în procedura

**Westbahn Management GmbH**

împotriva

**ÖBB-Infrastruktur AG,**

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Tizzano, președinte de cameră, domnii A. Borg Barthet (raportor), J.-J. Kasel, M. Safjan și doamna M. Berger, judecători,

avocat general: domnul N. Jääskinen,

grefier: domnul M.-A. Gaudissart, șef de unitate,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 21 martie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Westbahn Management GmbH, de D. Böhmendorfer și de R. Schender, Rechtsanwälte;
- pentru ÖBB-Infrastruktur AG, de G. Ganzger, de A. Egger și de G. Lansky, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de H. Støvlbæk, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 7 iunie 2012,

pronunță prezenta

\* Limba de procedură: germana.

## Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea dispozițiilor coroborate ale articolului 8 alineatul (2) și ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, p. 14), precum și dispozițiile coroborate ale articolului 5 și ale anexei II la Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (JO L 164, p. 44, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62, denumită în continuare „Directiva 2001/14”).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Westbahn Management GmbH (denumită în continuare „Westbahn Management”), pe de o parte, și ÖBB-Infrastruktur AG (denumită în continuare „ÖBB-Infrastruktur”), pe de altă parte, cu privire la refuzul acesteia din urmă de a furniza Westbahn Management datele în timp real referitoare la alte întreprinderi feroviare, care ar permite să îi informeze pe pasageri cu privire la orele de plecare efective ale trenurilor care asigură legăturile feroviare.

## Cadrul juridic

### *Reglementarea Uniunii*

#### Directiva 2001/14

- 3 Potrivit considerentului (1) al Directivei 2001/14:

„O mai mare integrare a sectorului feroviar al Comunității reprezintă un element esențial pentru realizarea pieței interne și un progres în realizarea mobilității durabile.”

- 4 Articolul 5 din Directiva 2001/14, intitulat „Servicii”, prevede:

„(1) Întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei, la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II. Furnizarea serviciilor menționate în anexa II alineatul (2) se realizează în mod nediscriminatoriu, iar cererile întreprinderilor feroviare pot fi respinse doar dacă există alte opțiuni viabile în condițiile pieței. Dacă serviciile nu sunt asigurate de către un singur administrator al infrastructurii, furnizorul «infrastructurii principale» depune toate eforturile rezonabile pentru a facilita furnizarea acestor servicii.

(2) În situația în care un administrator al infrastructurii asigură oricare dintre serviciile descrise în anexa II punctul 3 sub forma unui serviciu suplimentar, acesta îl furnizează la cererea întreprinderii feroviare.

(3) Întreprinderile feroviare pot cere administratorului infrastructurii sau altor furnizori o gamă mai largă de servicii auxiliare, enumerate în anexa II punctul 4. Administratorul infrastructurii nu este obligat să presteze aceste servicii auxiliare.”

5 Anexa II la directiva menționată, intitulată „Serviciile care trebuie prestate către întreprinderile feroviare”, prevede:

„1. Pachetul minim de acces cuprinde:

- (a) soluționarea cererilor pentru acordarea de capacități de infrastructură;
- (b) dreptul de utilizare a capacităților acordate;
- (c) utilizarea macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare;
- (d) controlul feroviar, inclusiv semnalizarea, regularizarea, dispecerizarea și comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor;
- (e) toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.

2. Accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și serviciile furnizate cuprind:

- (a) utilizarea echipamentelor de alimentare cu energie electrică pentru tracțiunea obișnuită, în situația în care sunt disponibile;
- (b) infrastructura de realimentare cu combustibil;
- (c) gările pentru călători, clădirile acestora și celelalte dependențe;
- (d) terminalele de marfă;
- (e) stațiile de triaj;
- (f) stațiile de formare a trenurilor;
- (g) grupa de primiri;
- (h) întreținerea și celelalte infrastructuri tehnice.

3. Serviciile suplimentare pot cuprinde:

- (a) curentul pentru tracțiune;
- (b) preîncălzirea trenurilor de pasageri;
- (c) furnizarea de combustibil, manevrarea și toate celelalte servicii menționate mai sus în cazul accesului la infrastructurile de servicii;
- (d) contracte specifice pentru:
  - controlul transportului mărfurilor periculoase;
  - asistență în operarea trenurilor speciale.

4. Serviciile auxiliare pot conține:

- (a) accesul la rețeaua de telecomunicații;

- (b) furnizarea de informații suplimentare;
- (c) inspecția tehnică a materialului rulant.”

Regulamentul nr. 1371/2007

6 Potrivit considerentelor (1)-(5) și (7)-(9) ale Regulamentului nr. 1371/2007:

„(1) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători pentru a contribui la creșterea ponderii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.

(2) Comunicarea Comisiei intitulată «Strategia pentru politica de protecție a consumatorilor 2002-2006» [JO C 137, p. 2] stabilește ca obiectiv atingerea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor în conformitate cu articolul 153 alineatul (2) [CE].

(3) Deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.

(4) Drepturile utilizatorilor de servicii feroviare includ primirea de informații privind serviciul de transport, atât înaintea, cât și în timpul călătoriei. Ori de câte ori este posibil, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport trebuie să furnizeze aceste informații în prealabil și cât mai curând posibil.

(5) Cerințe mai detaliate privind furnizarea de informații asupra călătoriei vor fi stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) menționate în Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional [(JO L 110, p. 27, Ediție specială, 13/vol. 30, p. 239), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei din 1 iunie 2007 (JO L 141, p. 63)].

[...]

(7) Întreprinderile feroviare ar trebui să coopereze pentru a facilita transferul călătorilor din transportul feroviar de la un operator la altul prin furnizarea de bilete directe ori de câte ori este posibil.

(8) Furnizarea de informații și legitimații de transport pentru călătorii din traficul feroviar trebuie facilitată prin adaptarea sistemelor informatice la o specificație comună.

(9) Punerea în aplicare ulterioară a sistemelor de informare a călătorilor și de rezervare trebuie să fie realizată în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI).”

7 Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1371/2007 prevede:

„Întreprinderile feroviare furnizează călătorilor, în timpul călătoriilor, cel puțin informațiile menționate în partea a II-a din anexa II.”

8 Articolul 9 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport oferă, în limita disponibilității, legitimații de transport, bilete directe și rezervări.”

9 Articolul 18 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„În caz de întârziere la sosire sau la plecare, întreprinderile feroviare sau gestionarul de gară informează călătorii asupra situației și a orelor de plecare și de sosire prevăzute, de îndată ce astfel de informații sunt disponibile.”

10 Partea a II-a din anexa II la același regulament, referitoare la „informațiile din timpul călătoriei”, prevede furnizarea următoarelor informații:

„Serviciile de la bord

Următoarea gară

Întârzierile

Principalele legături

Aspecte privind securitatea și siguranța”.

*Legislația austriacă*

11 Articolul 54 din Legea privind căile ferate (Eisenbahngesetz, BGBl. 60/1957, denumită în continuare „EisbG”) prevede:

„Dispozițiile cuprinse în partea a VI-a din prezenta lege urmăresc să asigure utilizarea economică și eficiență a liniilor de cale ferată în Austria,

1. prin stabilirea, pe piața transportului feroviar, a unei concurențe cu caracter egalitar și funcțional între întreprinderile de transport feroviar pe liniile de cale ferată principale și pe liniile secundare conectate la alte linii principale sau secundare;
2. prin încurajarea intrării de noi întreprinderi feroviare pe piața transportului feroviar;
3. prin asigurarea accesului la infrastructura feroviară pentru beneficiari și
4. prin instituirea unui control al concurenței pentru a proteja beneficiarii accesului la rețeaua de cale ferată împotriva oricărui abuz de poziție dominantă”.

12 Articolul 58 din legea menționată prevede:

„1. În scopul accesului la infrastructura feroviară, întreprinderea de infrastructură feroviară este obligată să pună în mod nediscriminatoriu la dispoziția beneficiarilor, pe lângă acest acces, un pachet minim de acces cuprinzând următoarele servicii:

1. utilizarea macazurilor și a diagonalelor căilor de rulare;
2. controlul feroviar, inclusiv [...] comunicarea și furnizarea de informații referitoare la circulația trenurilor;
3. datele obținute pe baza sistemelor de comunicație și de informație care, din motive juridice, faptice și economice, sunt indispensabile beneficiarilor pentru a-și exercita dreptul de acces.

[...]

4. În scopul accesului la infrastructura feroviară, întreprinderea de infrastructură feroviară poate, fără a fi obligată, să pună la dispoziția beneficiarilor următoarele servicii auxiliare:

1. un acces la rețeaua de telecomunicații mai extins decât cel prevăzut la articolul 1 punctul 3;
2. furnizarea de informații suplimentare;
3. inspecția tehnică a materialului rulant.

[...]”

13 Articolul 81 din EiseG prevede:

„1. În cadrul Schienen-Control GmbH se instituie o Schienen-Control Kommission [Comisie de control feroviar].

2. Schienen-Control Kommission exercită competențele care îi sunt atribuite în temeiul părților 3, 5-6 b și 9 din prezenta lege federală [...] și pentru soluționarea căilor de atac îndreptate împotriva deciziilor pronunțate de Schienen-Control GmbH. [...]

3. Activitatea Schienen-Control Kommission este administrată de Schienen-Control GmbH. În cadrul activității sale pentru Schienen-Control Kommission, personalul societății Schienen-Control GmbH primește instrucțiuni sau ordine de la președinte ori de la membrul desemnat conform Regulamentului intern.”

14 Potrivit articolului 82 din EiseG:

„1. Schienen-Control Kommission este alcătuită dintr-un președinte și din alți doi membri. Pentru fiecare membru este numit un supleant. Supleantul înlocuiește un membru titular în cazul în care acesta din urmă se află în imposibilitatea de a-și exercita funcția. Președintele și supleantul acestuia, care trebuie să aibă calitatea de magistrați, sunt numiți de Bundesminister für Justiz [ministrul federal al justiției]. Ceilalți membri și supleanții acestora, care trebuie să fie specialiști în domeniul transportului, sunt numiți de guvernul federal la propunerea Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [ministrul federal al transporturilor, inovației și tehnologiei].

2. Din Schienen-Control Kommission nu pot face parte:

1. membrii guvernului federal sau ai guvernului unui land, precum și secretarii de stat;
2. persoanele care, din punct de vedere juridic sau factual, se află în strânsă legătură cu persoane care exercită o activitate în cadrul Schienen-Control Kommission;
3. persoanele care nu pot fi alese în Nationalrat [Consiliul Național].

3. Membrii Schienen-Control Kommission și supleanții acestora sunt numiți pentru un mandat de cinci ani. După încetarea acestui mandat, ei trebuie să rămână în funcție până la numirea unui înlocuitor. Mandatul poate fi reînnoit. În cazul în care un membru, respectiv un supleant, demisionează înainte de expirarea mandatului, pentru restul perioadei de mandat trebuie numit, prin aplicarea alineatului 1, un nou membru, respectiv un nou supleant.

4. Calitatea de membru, respectiv de membru supleant, încetează în următoarele cazuri:

1. deces;

2. încetarea mandatului;
  3. renunțare la statutul de membru;
  4. ceilalți membri stabilesc în unanimitate că, din cauza unei infirmități fizice sau mintale severe, membrul, respectiv supleantul, este incapabil să își exercite atribuțiile în mod corespunzător;
  5. ceilalți membri stabilesc în unanimitate că membrul, respectiv supleantul, nu a dat curs invitațiilor la trei ședințe consecutive fără a prezenta suficiente justificări în acest sens;
  6. pentru președinte, respectiv pentru supleantul acestuia, în cazul în care părăsește magistratura.
5. În conformitate cu articolul 20 alineatul (3) din Constituția federală (Bundes-Verfassungsgesetz), membrii și supleanții sunt supuși obligației de discreție.”

15 Articolul 83 din EibG prevede:

„Deciziile Schienen-Control Kommission se iau cu majoritate de voturi; abținerile nu sunt permise. În eventualitatea unui balotaj, președintele are votul decisiv. Schienen-Control Kommission trebuie să elaboreze un regulament interior în temeiul căruia membrii acesteia pot fi însărcinați cu gestiunea activităților curente, inclusiv cu adoptarea unor decizii de natură procedurală. Membrii sunt independenți și nu primesc instrucțiuni în exercitarea mandatului.”

16 Articolul 84 din EibG prevede:

„În lipsa unor dispoziții contrare din prezenta lege federală, Schienen-Control Kommission trebuie să aplice Legea generală privind procedura administrativă [Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz], în special dispozițiile acesteia cu privire la acțiunile în fața camerelor administrative independente. Deciziile emise de Schienen-Control Kommission nu pot fi anulate sau modificate pe cale administrativă. Deciziile pot fi contestate la Verwaltungsgerichtshof (Curtea Administrativă)”.

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

- 17 Începând cu perioada de valabilitate a graficului de circulație 2011/2012, Westbahn Management furnizează servicii de transport feroviar de călători pe traseul Viena (Austria)-Salzburg (Austria).
- 18 ÖBB-Infrastruktur AG administrează cea mai mare parte a rețelei de cale ferată din Austria, inclusiv traseul Viena-Salzburg. Aceasta dispune de datele în timp real cu privire la toate trenurile care circulă pe rețeaua de cale ferată pe care o administrează. Aceste date cuprind poziția reală a unui tren, precum și orele de sosire, de trecere și de plecare ale legăturilor pentru restul perioadei de călătorie.
- 19 ÖBB-Infrastruktur transmite diferitelor întreprinderi feroviare datele în timp real cu privire la trenurile lor. Fiecare întreprindere feroviară poate consulta, pe site-ul internet al ÖBB-Infrastruktur, pe baza unui program protejat printr-o parolă, datele în timp real referitoare la toate trenurile care circulă la un moment dat pe liniile de cale ferată administrate de această din urmă societate, fără a se menționa însă denumirea respectivelor întreprinderi în aceste date.
- 20 În câteva dintre gările mai mari, ÖBB-Infrastruktur afișează pe monitoare orele de sosire și de plecare actuale ale trenurilor de călători.
- 21 Westbahn Management a solicitat ÖBB-Infrastruktur să îi pună la dispoziție date în timp real referitoare la alte întreprinderi feroviare, astfel încât, pe viitor, să își poată informa călătorii cu privire la orele de plecare reale ale trenurilor de legătură.

- 22 ÖBB-Infrastruktur a refuzat cererea printr-o scrisoare din 22 octombrie 2010, pentru motivul că, în principiu, transmite doar datele aferente întreprinderii feroviare în cauză. Aceasta a recomandat Westbahn Management să încheie un acord cu celelalte întreprinderi feroviare în cauză prin care ele să accepte transmiterea datelor respective.
- 23 Cu toate acestea, nu s-a încheiat niciun astfel de acord între Westbahn Management și o altă întreprindere feroviară. Încheierea unui astfel de acord a fost refuzată în special de ÖBB-Personenverkehr AG (denumită în continuare „ÖBB-PV”). ÖBB-PV este întreprinderea care are o poziție dominantă pe piața transportului feroviar de călători din Austria. Aceasta este deținută de ÖBB-Holding AG, care este acționar și al ÖBB-Infrastruktur.
- 24 Westbahn Management consideră că netransmiterea acestor date contravine părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007 și solicită dreptul de acces la aceste informații. În consecință, aceasta a introdus o cerere în acest sens la Schienen-Control Kommission.
- 25 Considerând că soluționarea litigiului cu care este sesizată depinde de interpretarea dreptului Uniunii, Schienen-Control Kommission a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul [nr. 1371/2007] trebuie interpretate în sensul că informațiile cu privire la principalele legături feroviare trebuie să cuprindă, pe lângă orele de plecare programate, și întârzierile sau anulările cu privire la aceste legături?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, dispozițiile articolului 5 coroborate cu cele ale anexei II la Directiva [2001/14], trebuie interpretate, având în vedere dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007, în sensul că gestionarul de infrastructură are obligația de a furniza în mod nediscriminatoriu întreprinderilor feroviare datele în timp real cu privire la trenurile altor întreprinderi feroviare atunci când aceste trenuri reprezintă principalele legături în sensul părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

#### *Cu privire la competența Curții*

- 26 Înainte de a răspunde la întrebările adresate, trebuie să se verifice, astfel cum s-a menționat în decizia de trimitere, dacă Schienen-Control Kommission este o instanță în sensul articolului 267 TFUE și, prin urmare, dacă Curtea este competentă să răspundă la întrebările preliminare adresate.
- 27 Potrivit unei jurisprudențe constante, pentru a aprecia dacă organul de trimitere are caracterul unei „instanțe” în sensul articolului 267 TFUE, aspect care ține doar de dreptul Uniunii, Curtea ia în considerare un ansamblu de elemente precum originea legală a organului, caracterul său permanent, caracterul obligatoriu al competenței sale, natura contradictorie a procedurii, aplicarea de către organ a normelor de drept, precum și independența acestuia (a se vedea în special Hotărârea din 14 iunie 2007, Häupl, C-246/05, Rep., p. I-4673, punctul 16, Hotărârea din 18 octombrie 2007, Österreichischer Rundfunk, C-195/06, Rep., p. I-8817, punctul 19, precum și Hotărârea din 10 decembrie 2009, Umweltanwalt von Kärnten, C-205/08, Rep., p. I-11525, punctul 35).



- 28 În această privință, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 28 din concluzii, trebuie subliniat, pe de o parte, că Schienen-Control Kommission a fost instituită ca organ permanent prin articolul 81 alineatul (1) din EisbG. Din articolele 81-84 din această lege rezultă că Schienen-Control Kommission îndeplinește criteriile referitoare la originea legală, la caracterul obligatoriu și permanent al organismului, la aplicarea normelor de drept și la independența unui astfel de organ.
- 29 De altfel, trebuie, pe de o parte, să se constate că, potrivit deciziei de trimitere, Legea generală privind procedura administrativă se aplică proceselor de pe rolul Schienen-Control Kommission și garantează astfel natura contradictorie a procedurii în fața acesteia, părțile având posibilitatea de a-și invoca drepturile și interesele legale, iar dezbaterile contradictorii putând ocaziona ședințe la care să fie invitați să participe martori și experți.
- 30 Pe de altă parte, trebuie de asemenea subliniat că, potrivit articolului 84 din EisbG, Schienen-Control Kommission se supune dreptului procedural administrativ general, că deciziile sale nu pot fi anulate prin decizii administrative, dar că ele pot face obiectul unei acțiuni în fața Verwaltungsgerichtshof (Curtea administrativă).
- 31 Rezultă din considerațiile care precedă că Schienen-Control Kommission trebuie să fie considerată o instanță în sensul articolului 267 TFUE, astfel încât Curtea este competentă să răspundă întrebărilor preliminare adresate.

*Cu privire la prima întrebare*

- 32 Prin intermediul primei întrebări, Schienen-Control Kommission solicită, în esență, să se stabilească dacă dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretate în sensul că informațiile cu privire la principalele legături feroviare trebuie să cuprindă, pe lângă orele de plecare programate, și întârzierile sau anulările cu privire la aceste legături și mai ales cele referitoare la alte întreprinderi feroviare.
- 33 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintit că, conform unei jurisprudențe constante, în vederea interpretării unor dispoziții de drept al Uniunii precum cele în discuție, trebuie să se țină seama nu numai de termenii utilizați de acestea, ci și de contextul în care apar, precum și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (a se vedea în special Hotărârea din 26 iunie 1990, *Velker International Oil Company*, C-185/89, Rec., p. I-2561, punctul 17, și Hotărârea din 19 iulie 2012, A, C-33/11, punctul 27).
- 34 Obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 1371/2007 sunt menționate în considerentele sale. Astfel, considerentul (1) al Regulamentului nr. 1371/2007 subliniază că, în cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători. Din cuprinsul considerentelor (2) și (3) ale acestui regulament rezultă că trebuie să se atingă un nivel ridicat de protecție a consumatorilor și că trebuie protejat călătorul din transportul feroviar, deoarece este partea defavorizată a contractului de transport. Considerentul (4) al regulamentului menționat se referă la dreptul de a obține informații privind serviciul de transport, atât înaintea, cât și în timpul călătoriei, cât mai curând posibil. În plus, considerentele (5), (8) și (9) ale regulamentului menționat evidențiază de asemenea scopul constând în facilitarea accesului la informațiile în cauză pe plan transfrontalier.
- 35 Tocmai în lumina acestor obiective trebuie interpretat articolul 8 din Regulamentul nr. 1371/2007.

- 36 Articolul 8 alineatul (2) din acest regulament prevede că întreprinderile feroviare furnizează călătorilor, în timpul călătoriilor, cel puțin informațiile menționate în partea a II-a din anexa II la regulamentul amintit. Aceste informații privesc serviciile de la bord, următoarea gară, întârzierile, principalele legături și aspecte privind securitatea și siguranța.
- 37 Pentru a respecta interesele călătorilor, precum și obiectivele generale urmărite de Regulamentul nr. 1371/2007, amintite la punctul 34 din prezenta hotărâre, informațiile furnizate călătorilor trebuie să le fie utile.
- 38 În această privință, informațiile referitoare la întârzierile sau la anulările unor legături feroviare de care călătorii ar fi putut avea cunoștință consultând panourile de afișaj înaintea plecării, presupunând că acestea erau cunoscute la acel moment, constituie elemente care trebuie de asemenea comunicate călătorilor în cazul în care aceste întârzieri sau anulări de trenuri survin după plecare. În caz contrar, după plecare, călătorii ar fi informați, încălcându-se obiectivele urmărite prin Regulamentul nr. 1371/2007, numai cu privire la orarul de plecare programat al principalelor legături feroviare, dar nu și cu privire la schimbările survenite după plecare, iar informațiile care îi sunt comunicate sunt, în consecință, desuete.
- 39 Întreprinderile feroviare au, așadar, obligația, în temeiul articolului 8 alineatul (2) și al părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007, să furnizeze în timp real informații privind principalele legături feroviare.
- 40 În plus, partea a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007 menționează „principalele legături”, această expresie nelimitând obligația de informare care revine întreprinderii feroviare doar cu privire la propriile legături feroviare principale.
- 41 În consecință, această obligație trebuie înțeleasă ca vizând toate legăturile feroviare principale, ea acoperind atât principalele legături ale întreprinderii feroviare în cauză, cât și pe cele asigurate de alte întreprinderi feroviare. Altfel, nu se poate atinge obiectivul de informare a călătorilor urmărit de Regulamentul nr. 1371/2007.
- 42 Această interpretare este confirmată de articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1371/2007, care prevede că întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport oferă, în limita disponibilității, legitimații de transport, bilete directe și rezervări. Considerentul (7) al acestui regulament prevede că furnizarea de bilete directe facilitează transferul călătorilor din transportul feroviar de la un operator la altul. O interpretare restrictivă a informațiilor la care trebuie să aibă acces călătorii ar împiedica transferul acestora și ar pune în discuție obiectivul astfel urmărit, determinându-i pe aceștia să prefere marile întreprinderi feroviare care ar fi în măsură să le furnizeze în timp real informații referitoare la toate etapele călătoriei lor.
- 43 Având în vedere toate considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007 trebuie interpretate în sensul că informațiile cu privire la principalele legături feroviare trebuie să cuprindă, pe lângă orele de plecare programate, și întârzierile sau anulările cu privire la aceste legături, oricare ar fi întreprinderea feroviară care le asigură.

*Cu privire la a doua întrebare*

- 44 Pentru a răspunde la această întrebare referitoare la obligațiile gestionarului de infrastructură, trebuie să se constate că articolul 5 din Directiva 2001/14 prevede că întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II la această directivă.

- 45 Astfel cum a arătat avocatul general la punctul 51 din concluzii, punctul 1 litera (d) din anexa II la Directiva 2001/14, care prevede că aceste servicii cuprind în special comunicarea și furnizarea de informații privitoare la circulația trenurilor, trebuie coroborat cu punctul 1 litera (e) din anexa II la această directivă, care conferă întreprinderilor feroviare dreptul de a obține toate celelalte informații necesare introducerii sau exploatării serviciilor pentru care au fost acordate capacitățile.
- 46 În această privință, trebuie amintit, astfel cum s-a arătat la punctul 41 din prezenta hotărâre, că informațiile în timp real referitoare la principalele legături și, în special, cele referitoare la alte întreprinderi feroviare sunt necesare tuturor întreprinderilor feroviare pentru ca acestea să fie în măsură să își îndeplinească obligațiile care le revin potrivit Regulamentului nr. 1371/2007.
- 47 În plus, trebuie să se constate că, pentru a asigura o concurență echitabilă pe piața transportului feroviar de călători, trebuie să se garanteze că toate întreprinderile feroviare sunt în măsură să furnizeze acestora din urmă un serviciu de o calitate comparabilă. Astfel cum s-a subliniat la punctele 40 și 41 din prezenta hotărâre, dacă o întreprindere feroviară nu ar putea furniza decât informații referitoare la propriile legături feroviare, o întreprindere care dispune de o rețea mai largă ar putea furniza călătorilor săi o informație mai completă decât cea care poate fi asigurată de o întreprindere care exploatează un număr limitat de legături, ceea ce ar fi contrar, pe de o parte, obiectivului care vizează să se permită o mai mare integrare a domeniului feroviar care figurează în considerentul (1) al Directivei 2001/14 și, pe de altă parte, obligației de informare a călătorilor.
- 48 În consecință, pentru ca întreprinderile feroviare să își exercite dreptul de acces la infrastructura feroviară, gestionarul de infrastructură trebuie să furnizeze acestora informații în timp real cu privire la principalele legături asigurate de alte întreprinderi feroviare pentru ca ele să poată introduce, în conformitate cu dispozițiile articolului 5 coroborate cu cele ale punctului 1 litera (e) din anexa II la Directiva 2001/14, serviciile pentru care au fost acordate capacitățile.
- 49 Pe de altă parte, contrar celor susținute de ÖBB-Infrastruktur, nu se poate considera că aceste informații, care sunt disponibile pe panourile de afișaj din diferite gări, ar avea un caracter confidențial sau sensibil care ar împiedica divulgarea lor către diversele întreprinderi feroviare interesate.
- 50 În consecință, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007, precum și dispozițiile articolului 5 coroborate cu cele ale anexei II la Directiva 2001/14 trebuie interpretate în sensul că gestionarul de infrastructură are obligația de a furniza în mod nediscriminatoriu întreprinderilor feroviare datele în timp real cu privire la trenurile exploatate de alte întreprinderi feroviare atunci când aceste trenuri reprezintă principalele legături în sensul părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 51 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) Dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar**

trebuie interpretate în sensul că informațiile cu privire la principalele legături feroviare trebuie să cuprindă, pe lângă orele de plecare programate, și întârzierile sau anulările cu privire la aceste legături, oricare ar fi întreprinderea feroviară care le asigură.

- 2) Dispozițiile articolului 8 alineatul (2) coroborate cu cele ale părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007, precum și dispozițiile articolului 5 coroborate cu cele ale anexei II la Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004, trebuie interpretate în sensul că gestionarul de infrastructură are obligația de a furniza în mod nediscriminatoriu întreprinderilor feroviare datele în timp real cu privire la trenurile exploatate de alte întreprinderi feroviare atunci când aceste trenuri reprezintă principalele legături în sensul părții a II-a din anexa II la Regulamentul nr. 1371/2007.

Semnături