Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
NIILO JÄÄSKINEN
esitatud 7. juunil 2012[1]

Kohtuasi C-136/11

Westbahn Management GmbH
versus
ÖBB-Infrastruktur AG

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Schienen-Control Kommission (Austria))

Raudteetransport — Mõiste „kohus” — Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus anda raudtee-ettevõtjale reaalajas teavet rongide liikumise ja eelkõige ühendusreiside hilinemise ja tühistamise kohta — Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustused direktiivi 2001/14/EÜ alusel — Raudtee-ettevõtja kohustused määruse nr 1371/2007 alusel — Direktiiv 91/440/EMÜ — Direktiiv 2001/16/EÜ — Direktiiv 95/46/EÜ

I. Sissejuhatus

1. Eelotsusetaotlusega, mille on esitanud Austria halduskohus, kelle pädevusse kuulub avatud raudteetranspordisektori vaidluste lahendamine, soovitakse saada selgust küsimuses, millist teavet peavad raudtee-ettevõtjad reisijatele andma määruse nr 1371/2007[2] artikli 8 lõike 2 ja II lisa II osa alusel. Täpsemalt soovitakse teada saada, kas reisijatel on õigus saada rongide sõiduaegade kohta „reaalaja-andmeid”, millest ilmneks ajakohastatud teave ühendusreiside hilinemise ja tühistamise kohta Austria raudeevõrgus mis tahes konkreetse reisi puhul ja kõigi vedajate lõikes, või piirdub artikli 8 lõige 2 teabega avaldatud sõiduplaani, hilinemiste ja tühistamiste kohta selle vedaja lõikes, kes reisijat veab.

2. Kui määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõige 2 peaks hõlmama eespool mainitud „reaalaja-andmeid”, siis soovib siseriiklik kohus lisaks teada, kas on olemas seos selle kohustuse ja direktiivi 2001/14[3] artiklist 5 ja II lisast tulenevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kohustuste vahel. See küsimus on kerkinud olukorras, kus „reaalaja-andmeid”, mida raudtee-ettevõtja soovib reisijatele anda, valdab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes keeldub neid asjaomasele raudtee-ettevõtjale andmast.

1 — Algkeel: inglise.

2 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, lk 14).

3 — Euroopa parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 164, lk 44).

3. Vaidluse uudsus seisneb selles, et tegemist on esimese korraga, kui Euroopa Kohtul on võimalik anda juhtnööre määruse nr 1371/2007 tõlgendamiseks.[4] Ka on tegemist esimese korraga, kui Euroopa Kohtule on eelotsusetaotluse esitanud Schienen-Control Kommission. Selle tõttu kerkib kõigepealt küsimus, kas Schienen-Control Kommission on ELTL artikli 267 mõttes „kohus" – kuigi menetluse käigus seda vaidlustatud ei ole – ja kas seega on eelotsusetaotlus vastuvõetav.

II. Õiguslik raamistik

A. *Liidu õigus*

4. Direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, mida on muudetud direktiiviga 2001/12/EÜ[5], artikli 6 lõige 3 sätestab:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et II lisas loetletud olulisimad ülesanded, millega määratletakse infrastruktuuri võrdne ja mittediskrimineeriv kasutamine, antakse organitele või äriühingutele, kes ise raudteeveoteenuseid ei osuta. Sõltumata organisatsioonilistest struktuuridest tuleb tõendada, et see eesmärk on saavutatud.

Liikmesriigid võivad siiski määrata raudtee-ettevõtjatele või muudele organitele maksude kogumise ja vastutuse raudteeinfrastruktuuri majandamise, näiteks investeeringute, hoolduse ja rahastamise eest."

5. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta[6] artikli 1 „Direktiivi eesmärk" lõige 1 sätestab:

„Vastavalt käesolevale direktiivile kaitsevad liikmesriigid isikuandmete töötlemisel füüsiliste isikute põhiõigusi ja -vabadusi ning eelkõige nende õigust eraelu puutumatusele."

6. Direktiivi 2001/14/EÜ põhjendus 1 on järgmine:

„Ühenduse raudteesektori ulatuslikum integratsioon on oluline samm siseturu väljakujundamisel ning teel püsiva liikuvuse poole."

7. Direktiivi 2001/14/EÜ artikli 5 „Teenused" lõige 1 sätestab:

„Raudtee-ettevõtjatel on diskrimineerimata õigus II lisas kirjeldatud minimaalset teenustepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. II lisa punktis 2 nimetatud teenuseid osutatakse diskrimineerimata ning raudtee-ettevõtjate taotlusi võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas turutingimustele vastavad alternatiivsed võimalused. Kui üks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes on peamise infrastruktuuri haldaja, neid teenuseid ei osuta, kasutab ta kõiki mõistlikke vahendeid, et nimetatud teenuste osutamist hõlbustada."

4 — Direktiivi 2001/14/EÜ on käsitletud mitmes kohtuasjas, kuid kõik need on puudutanud direktiivi ettenähtud tähtaja jooksul ülevõtmata jätmist ja need on algatanud komisjon ELTL artikli 258 alusel. Lisaks on veel üks Austria suhtes algatatud lõpetamata kohtuasi, milles komisjon on vaidlustanud nii direktiivi 2001/14/EÜ kui ka nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341) ülevõtmise Austria poolt eelkõige põhikohtuasja kostja kui Austria infrastruktuuri-ettevõtja sõltumatuse seisukohast lähtudes (vt kohtuasi C-555/10: komisjon *vs*. Austria). Käsitlen selle kohtuasja olulisust edaspidi.

5 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EÜ nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ELT L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05; lk 376).

6 — EÜT L 281, lk 31; ELT eriväljaanne 13/15, lk 355.

8. Direktiivi 2001/14/EÜ II lisa „Raudtee-ettevõtjatele osutatavad teenused” näeb ette:

„1. Minimaalne kasutuspakett sisaldab:

[…]

d) liikluskorraldust, sealhulgas signaalimist, suunamist, dispetšjuhtimist ja sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta;

e) mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks on läbilaskevõimsus eraldatud.”

9. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta[7] artikkel 1 „Eesmärk ja kohaldamisala” sätestab:

„Käesoleva direktiiviga kehtestatakse tingimused, et saavutada ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime viisil, mis on kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ sätetega. Kõnealused tingimused käsitlevad selle süsteemi osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu, ümberehitamist, uuendamist, käitamist ja hooldust, samuti süsteemi kasutava ja hooldava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.

Selle eesmärgi poole püüdlemine peab aitama kindlaks määrata tehnilise ühtlustamise minimaalset taset ja võimaldama:

(a) hõlbustada, parandada ja arendada rahvusvahelise raudteetranspordi teenuseid Euroopa Liidu piires ja kolmandate riikidega;

[...]

(c) aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime

arendamisele.”

10. Määruse nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta põhjendused 1–5, 7–9 ja 21 on järgmised:

„(1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.

(2) Komisjoni teatises „Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006” seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal asutamislepingu artikli 153 lõike 2 kohaselt.

(3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisija vastavaid õigusi kaitsta.

(4) Raudteeteenuste kasutaja õiguste hulka kuulub õigus saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal. Võimaluse korral peaksid raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad andma seda teavet ette ja võimalikult kiiresti.

7 — Direktiiviga 2008/57 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (EÜT L 110, lk 1; ELT eriväljaanne 13/26, lk 243).

(5) Reisiteabe andmist käsitlevad üksikasjalikumad nõuded esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta II peatükis osutatud tehnilistes koostalitusnõuetes.”

„(7) Raudtee-ettevõtjad peaksid tegema koostööd, et hõlbustada rahvusvaheliste rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde, pakkudes võimaluse korral otsepileteid.

(8) Rahvusvahelistele rongireisijatele teabe ja piletite andmist tuleks hõlbustada arvutipõhiste süsteemide üldnõuetele kohandamisega.

(9) Reisi teabe- ja broneerimissüsteemide edasine rakendamine peaks olema kooskõlas tehniliste koostalitusnõuetega.

[…]

(21) Käesolev määrus ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) kohaldamist.”

11. Määruse nr 1371/2007 artikli 1 „Eesmärk” punkt a näeb ette:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad järgneva kohta:

(a) raudtee-ettevõtjate poolt antav teave, veolepingute sõlmimine, piletite väljastamine ning raudteeveo arvutipõhise teabe- ja broneerimissüsteemi rakendamine.”

12. Määruse nr 1371/2007 artikkel 8 „Reisiteave” sätestab:

„1. Ilma et see piiraks artikli 10 kohaldamist, peavad raudtee-ettevõtjad ja ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt veolepinguid pakkuvad piletimüüjad andma nõudmise korral reisijale vähemalt II lisa I osas osutatud teavet seoses rahvusvaheliste reisidega, mille jaoks asjaomane raudtee-ettevõtja on sõlminud veolepingu. Enda arvel veolepinguid pakkuvad piletimüüjad ning reisikorraldajad annavad seda teavet, kui see on kättesaadav.

2. Raudtee-ettevõtja peab reisijale reisi vältel andma vähemalt II lisa II osas osutatud teavet.

3. Lõigetes 1 ja 2 esitatud teave peab olema antud kõige asjakohasemas vormis. Erilist tähelepanu pööratakse seoses sellega kuulmis- ja/või nägemispuudega inimeste vajadustele.”

13. Määruse nr 1371/2007 artikli 10 „Reisiteabe- ja broneerimissüsteemid” lõige 1 näeb ette:

„1. Käesolevas määruses osutatud teabe andmiseks ja piletite väljastamiseks kasutavad raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad CIRSRT-i, mis kehtestatakse vastavalt käesolevas artiklis osutatud menetlusele.” [8]

14. Määruse nr 1371/2007 artikli 18 „Abi” lõige 1 sätestab:

„1. Saabumise või väljumise hilinemise korral teavitab raudtee-ettevõtja või jaamaülem reisijaid olukorrast ning arvestuslikust väljumis- ja saabumisajast niipea, kui see teave on kättesaadav.”

8 — CIRSRT on lühend ingliskeelsest nimetusest „Computerised Information and Reservation System for Rail Transport”.

15. Määruse nr 1371/2007 II lisas on raudtee-ettevõtjate ja/või piletimüüjate poolt antava miinimumteabe loetelu. Selle loetelu kohaselt peab enne reisi antava teabe hulka kuuluma „[k]iireima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused" ning „[o]davaima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused". Reisi vältel tuleb anda teavet selle kohta, mis on „[r]ongis pakutavad teenused", „[j]ärgmine peatus", „[h]ilinemised", „[o]lulisemad ühendusreisid" ja „[o]hutus- ja turvanõuded".

B. *Siseriiklik õigus*

16. Eisenbahngesetzi (Austria raudteeseadus; edaspidi „EisbG") § 54 sätestab:

„2. Käesoleva seaduse VI osa sätete eesmärk on tagada Austria raudteeliinide säästlik ja tõhus kasutamine,

1. luues raudteetransporditurul tasakaalustatud ja toimiva konkurentsi raudtee-ettevõtjate vahel peamistel raudteeliinidel ning kõrvalliinidel, mis on ühendatud teiste peamiste või kõrvalliinidega;

2. soodustades uute veoettevõtjate sisenemist raudteetransporditurule;

3. tagades kasutajatele juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile;

4. jälgides konkurentsi, tagamaks raudtee infrastruktuurile juurdepääsu õigusega kasutajate kaitse turgu valitseva seisundi kuritarvitamise eest."

17. EisbG § 58 sätestab:

„(1) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab diskrimineerimata tegema juurdepääsuõigusega isikutele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eesmärgil lisaks sellele juurdepääsule minimaalse teenustepaketina kättesaadavaks järgmised teenused:

[…]

2. liikluskorraldus, sealhulgas […] side ning teabe andmine rongi liikumise kohta;

3. side- ja infosüsteemi teenused, ilma milleta ei ole juurdepääsu õigust omavatel isikutel juurdepääsu kasutamine õiguslikel ja majanduslikel põhjustel ning tegelikult võimalik.

[…]

(4) Järgmised täiendavad teenused võib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja juurdepääsuõigusega isikutele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eesmärgil kättesaadavaks teha, kuid ta ei ole selleks kohustatud:

1. lõike 1 punktis 3 sätestatust suuremas ulatuses juurdepääs sidevõrgule;

2. täiendava teabe andmine;

[…]"

III. Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

18. Westbahn Management GmbH (edaspidi „Westbahn Management") kavatseb hakata osutama reisijateveo teenuseid liinil Wien Westbahnhof (Viini Läänevaksal) – Salzburg Hauptbahnhof (Salzburgi Keskvaksal). Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (transpordi, innovatsiooni ja tehnoloogia liiduministeerium) andis 29. mai 2009. aasta otsusega Westbahn Managementile tegevusloa selle teenuse osutamiseks.

19. ÖBB Holding AG-le kuuluvad kõik aktsiad äriühingutes ÖBB-Infrastruktur AG ja ÖBB-Personenverkehr AG. Neist äriühingutest esimene on Austria suurim raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes haldab suuremat osa Austria raudteevõrgust, seal hulgas ka Viin – Salzburg liini. See äriühing on põhikohtuasjas vastustaja. ÖBB-Personenverkehr AG on Austria reisijateveoteenuste turul juhtiv ettevõtja ja varem kuulus talle riigimonopol.

20. ÖBB-Infrastruktur AG käsutuses on reaalaja-andmed tema hallatavas Austria raudteevõrgus liikuvate rongide kohta. Need andmed hõlmavad rongi asukohta reaalajas ning saabumis-, läbisõidu- ja väljumisaegu. Samuti on hõlmatud teave ootamatute hilinemiste ja tühistamiste kohta.

21. ÖBB-Infrastruktur AG annab konkreetsele raudtee-ettevõtjale eraldi reaalaja-andmeid tema enda rongide kohta, kuid mitte teisi Austria raudteevõrgus tegutsevaid raudtee-ettevõtjaid puudutavaid reaalaja-andmeid. Sellele vaatamata kuvab ÖBB-Infrastruktur AG suuremates jaamades elektroonilistel tabloodel kõiki selles raudteevõrgus tegutsevaid raudtee-ettevõtjaid puudutavad reaalaja-andmed.

22. Westbahn Management palus ÖBB-Infrastruktur AG-l teha talle kättesaadavaks teisi raudtee-ettevõtjaid puudutavad reaalaja-andmed, et Westbahn Management saaks tulevikus oma reisijaid teavitada ühendusreiside tegelikest väljumisaegadest, mis tulenevad ootamatutest hilinemistest ja tühistamistest. Oma 22. oktoobri 2010. aasta kirjas keeldus ÖBB-Infrastruktur AG seda taotlust rahuldamast. Ta märkis, et edastab põhimõtteliselt ainult asjaomase raudtee-ettevõtjaga seotud andmeid ja soovitas kaebuse esitajal sõlmida asjaomaste raudtee-ettevõtjatega kokkulepped, milles need ettevõtjad nõustuksid end puudutavate andmete edastamisega.

23. Westbahn Management ja ÖBB-Personenverkehr AG siiski sellise kokkuleppe sõlmimiseni ei jõudnud, sest viimane keeldus taolist kokkulepet sõlmimast. Seetõttu esitas Westbahn Management konkurentsijärelevalve menetluse raames Schienen-Control Kommissionile kaebuse ÖBB-Infrastruktur AG vastu.

24. Schienen-Control Kommission pidas vajalikuks esitada Euroopa Kohtule ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osaga tuleb tõlgendada nii, et teave olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks sõiduplaani-järgsetele väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on jaatav: kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta artiklit 5 koostoimes II lisaga tuleb, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osaga, tõlgendada nii, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on kohustatud raudtee-ettevõtjatele diskrimineerimata kättesaadavaks tegema reaalaja-andmed teiste raudtee-ettevõtjate rongide kohta, juhul kui nende rongide puhul on tegemist olulisemate ühendusreisidega määruse (EÜ) nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses?"

25. Westbahn Management, ÖBB-Infrastruktur AG, Poola valitsus ja Euroopa Komisjon esitasid kirjalikud märkused. Kõik peale Poola valitsuse osalesid 21. märtsi 2012. aasta kohtuistungil.

IV. Eelotsuseküsimuste analüüs

A. *Sissejuhatavad märkused*

1. Eelotsusetaotluse vastuvõetavus

26. Hinnates üksnes ühenduse õiguse valdkonda kuuluvat küsimust, kas eelotsusetaotluse esitanud organ kujutab endast kohut EÜ artikli 267 tähenduses, võtab Euroopa Kohus vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale arvesse selliseid asjaolusid nagu organi õiguslik alus, alalisus, otsuste kohustuslikkus, menetluse võistlevus, õigusnormide kohaldamine organi poolt ning tema sõltumatus. [9]

27. Eelotsusetaotluses on Schienen-Control Kommission esitanud Euroopa Kohtule üksikasjalikud andmed oma asutamist, koosseisu, otsustusmenetlust ja kodukorda reguleerivate õigusnormide kohta.

28. Schienen-Control Kommission on asutatud alalise organina föderaalse õiguse alusel ja selle alluvusse kuulub kohustuslikult asjaomases föderaalseaduses määratletud raudteeturuga seonduvate vaidluste lahendamine. See koosneb kolmest liikmest ja nende asendusliikmetest. Eesistuja ja eesistuja asetäitja peavad olema kohtunikud, kelle nimetab Schienen-Control Kommissioni liikmeks liidu justiitsministeerium. Ülejäänud liikmed ja nende asetäitjad nimetab ametisse liiduvalitsus. Liige ei tohi olla liidu või liidumaa valitsuse liige või ministeeriumi riigisekretär ning nad peavad olema sõltumatud kõigist, kes on seotud Schienen-Control Kommissioni tegevusega.

29. Schienen-Control Kommission tegevust reguleerib üldine halduskohtumenetluse seadus. Schienen-Control Kommissioni menetlus on võistlev menetlus ja võib toimuda kohtuistungi vormis, millele võib kutsuda tunnistajaid ja eksperte. Schienen-Control Kommissioni otsuse peale ei saa esitada vaiet, kuid need saab vaidlustada Verwaltungsgerichtshofis (halduskohus).

30. Euroopa kohus on varem juba käsitlenud küsimust, kas Austria sõltumatud halduskohtud on oma olemuselt kohtud. [10] Arvestades seda kohtupraktikat ja seda, kuidas Schienen-Control Kommission on asutatud, ning ülalkirjeldatud ülesandeid, on kahtlemata tegemist „kohtuga” ELTL artikli 267 mõttes. Schienen-Control Kommission on asutatud seaduse alusel, selle liikmed on sõltumatud, see kohaldab õigusnorme ja võistlevat menetlust ning selle puhul on tegemist kohustusliku kohtualluvusega. [11] Neist asjaoludest piisab Euroopa Kohtu ELTL artiklit 267 käsitlevast kohtupraktikast tulenevate tingimuste täitmiseks.

9 — 10. detsembri 2009. aasta otsus kohtuasjas C-205/08: Umweltanwalt von Kärnten, EKL 2009, lk I-11525, punkt 35; 30. juuni 1966. aasta otsus kohtuasjas 61/65: Vaassen-Göbbels, EKL 1966, lk 377, 394 ja 395; 22. oktoobri 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-9/97 ja C-118/97: Jokela ja Pitkäranta, EKL 1998, lk I-6267, punkt 18; 18. oktoobri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-195/06: Österreichischer Rundfunk, EKL 2007, lk I-8817, punkt 19; 19. septembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-506/04: Wilson, EKL 2006, lk I-8613, punkt 48.

10 — Vt nt eespool viidatud kohtuotsus Umweltanwalt von Kärnten ja kohtujurist Ruiz-Jarabo Colomeri ettepanek asjaomases kohtuasjas. Vt samuti kohtujurist Ruiz-Jarabo Colomeri 10. aprilli 2008. aasta ettepanek kohtuasjas C-393/06: Ing. Aigner (EKL 2008, lk I-2339), milles kohtujurist tegi järelduse, et Vergabekontrollsenat des Landes Wien (Viini liidumaa riigihangete kontrollikoda) ei ole ELTL artikli 267 mõttes kohus, ja kohtujurist Ruiz-Jarabo Colomeri ettepanek eespool viidatud kohtuasjas Österreichischer Rundfunk, milles kohtujurist asus seisukohale, et Austria Bundeskommunikationssenat (kõrgeim föderaalne ringhäälingunõukogu) ei ole kohus. Euroopa Kohus jättis mõlemal juhul ettepaneku kõrvale ja vastas ELTL artikli 267 alusel esitatud küsimustele.

11 — Vt eespool viidatud kohtuotsused Umweltanwalt von Kärnten, punkt 35; Vaassen-Göbbels; lk 394 ja 395;Jokela ja Pitkäranta, punkt 18; Österreichischer Rundfunk, punkt 19; Wilson, punkt 48.

2. Ärisaladus ja andmekaitse

31. Esitatud kirjalike märkuste põhjal on Westbahn Management ja ÖBB-Infrastruktur AG lahkarvamusel selles, kas Austria õiguse alusel kujutavad andmed rongireiside hilinemiste ja tühistamiste kohta endast ärisaladust. Samuti on nad eriarvamusel küsimuses, kas sellised andmed on kaitstud isikuandmetena nii Austria õiguse kui ka direktiivi 95/46 alusel.

32. Esimese lahkarvamuse kohta arvan kõigepealt, et Euroopa Kohtu pädevuses ei ole anda juhtnööre siseriiklike sätete tähenduse osas. Arvestades asjaolu, et ärisaladuse kaitse on liidu õiguse üldpõhimõte,[12] ja seda, et käesolev vaidlus puudutab liidu õiguse tõlgendamist, siis tuleb Austria õiguses ette nähtud ärisaladuse kaitset tõlgendada kooskõlas liidu õigusega.[13]

33. Mina leian, et teave kujutab endast liidu õiguse alusel ärisaladust üksnes siis, kui see hõlmab selliseid andmeid ettevõtja äritegevuse kohta, mille avaldamine võib ettevõtjale põhjustada olulist kahju.[14] Tegemist peab olema samuti konfidentsiaalse teabega.[15] Euroopa Kohus on seda seisukohta kinnitanud kohtuotsuses, mis käsitleb seotud mõistet „konfidentsiaalse teabe kaitse" ja mille kohaselt peavad andmed olema sellised, et nende avaldamine „riivaks teatavate […] ettevõtjate õigustatud ärihuve".[16] Leian, et ei saa olla „õigustatud" jätta avaldamata selline teave , mille kättesaadavust on liidu seadusandja raudteeteenuste liberaliseerimise kontekstis vajalikuks pidanud.[17]

34. Olen veendunud, et teave rongide hilinemise ja reiside tühistamise kohta ei ole ei asjaomaste ettevõtjate ega ka reisijate seisukohalt võttes olemuselt konfidentsiaalne. Sellise teabe kättesaadavus on hoopis teenuseosutajate paljususel põhineva hästi toimiva raudteetranspordisüsteemi ning -teenuste ja -võrkude koostalituse eeltingimus. ÖBB-Infrastruktur AG kuvab selle teabe tabloodel raudteejaamades. Nagu Westbahn Management oma kirjalikes märkustes tõdes, ei ole tegemist tundliku teabega. Selle avaldamine ei riiva ÖBB-Infrastruktur AG õigustatud ärihuve, arvestades direktiivi 2001/14 eesmärki avada raudteevõrgud konkurentsile.

35. Liidu andmekaitseõiguse ning rongide hilinemisi ja reiside tühistamisi puudutava teabe osas nõustun ma samuti Westbahn Managementi argumentidega. Nagu direktiivi 95/46/EÜ põhjendusest 11 ning artiklitest 1 ja 2 selgelt ilmneb, kaitseb see direktiiv üksnes isikuandmeid.[18] Direktiivi 95/46 artikli 2 punkti a kohaselt on isikuandmed „igasugune teave tuvastatud või tuvastatava füüsilise isiku (edaspidi „andmesubjekt") kohta; tuvastatav isik on isik, keda saab otseselt või kaudselt tuvastada, eelkõige isikukoodi põhjal või ühe või mitme tema füüsilisele, füsioloogilisele, vaimsele, majanduslikule, kultuurilisele või sotsiaalsele identsusele omase joone põhjal". Sama peegeldub Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 8.

12 — 29. märtsi 2012. aasta otsus kohtuasjas C-1/11: Interseroh Scrap and Metals Trading, punkt 43; 14. veebruari 2008. aasta otsus kohtuasjas C-450/06: Varec, EKL 2008, lk I-581, punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika. Vastavalt ELTL artiklile 339 ei tohi liidu institutsioonide liikmed, komiteede liikmed ja liidu ametnikud ning muud teenistujad isegi pärast oma ametikohustuste lõppemist avalikustada ametisaladuse pidamise kohustuse alla kuuluvat informatsiooni, iseäranis informatsiooni, mis puudutab ettevõtjaid, nende ärisuhteid või nende kulutuste komponente.

13 — Kuigi Euroopa Liidu põhiõiguste harta ei viita otseselt ärisaladuse kaitsele, on selle artiklis 16 ette nähtud ettevõtlusvabadus. Lisaks kaitseb harta artikkel 7 era- ja perekonnaelu, sest Euroopa Kohus on asunud seisukohale, et välistatud on artiklis 7 oleva mõiste „eraelu" tõlgendamine nii, „nagu [ei hõlmaks see] füüsiliste ja juriidiliste isikute ameti- või ärialast tegevust". Vt eespool viidatud kohtuotsus Varec, punkt 48, ja 9. novembri 2010. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-92/09 and C-93/09: Volker und Markus Schecke ja Eifert, punkt 59.

14 — Üldkohtu 18. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-353/94: Postbank *vs.* komisjon, EKL 1996, lk II-921, punkt 87.

15 — Eespool viidatud kohtuotsus Postbank *vs.* komisjon, punkt 68, milles Üldkohus märkis, et ettevõtetel on õigus „konfidentsiaalse teabe ja eelkõige ärisaladuse" kaitsele.

16 — Eespool viidatud kohtuotsus Varec, punkt 38.

17 — Üldtunnustatud arvamuse kohaselt „ei loeta üldjuhul konfidentsiaalseks teavet, mis on lisaks ettevõtjale juba teistele teada". vt Bellamy, C. ja Child, G: *European Community Law of Competition*, Oxford University Press, 2007, lk 737, joonealune märkus 555.

18 — See nähtub ühtviisi selgelt nii direktiivi 95/46 tekstist kui ka seda tõlgendavatest olulisematest kohtuotsustest. Vt nt 20. mai 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-465/00, C-138/01 ja C-139/01: Österreichischer Rundfunk jt, EKL 2003, lk I-4989; 16. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-73/07: Satakunnan Markkinapörssi ja Satamedia, EKL 2008, lk I-9831; eespool viidatud kohtuotsus Volker und Markus Schecke ja Eifert, punktid 52 ja 53.

36. Teave, mis ettevõtjal on rongide hilinemise ja reiside tühistamise kohta, ei ole isikuandmed ega ole seetõttu mainitud viisil kaitstav. Samuti on EL lepingu artiklis 39 viide „füüsiliste isikute kaitse kohta seoses isikuandmete töötlemisega" ning ELTL artikli 16 lõikes 2 viide „füüsiliste isikute kaitse" kohta seoses isikuandmete töötlemisega. Westbahn Management ei soovi saada teavet reisijate kohta ja isegi mitte teiste teenuseosutajate kui niisuguste kohta, vaid lihtsalt selle kohta, kas sõiduplaanijärgsed ühendusreisid tegelikult toimuvad.

B. *Esimene eelotsuseküsimus*

37. Esimese küsimusega soovib Schienen-Control Kommission teada saada, kas määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõike 2 alusel on raudtee-ettevõtja kohustatud reisijatele reisi vältel kättesaadavaks tegema andmed ühendusreiside – ning eelkõige teiste raudtee-ettevõtjate ühendusreiside – hilinemiste ja tühistamiste kohta.

38. Määruse nr 1371/2007 eesmärgid, mis suunavad artikli 8 lõike 2 tõlgendamist, on kokkuvõtlikult esitatud selle määruse põhjendustes. Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust (põhjendus 1). Samuti tuleb saavutada kõrgetasemeline tarbijakaitse (põhjendus 2) ning reisija kui veolepingu nõrgema osapoole vastavaid õigusi tuleb kaitsta (põhjendus 3). See hõlmab õigust saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal ning võimaluse korral võimalikult kiiresti (põhjendus 4).

39. Nagu nähtub määruse 1371/2007 põhjendustest 5, 8 ja 9, on lisaks sellele määruse eesmärk samuti teabe kättesaadavaks tegemine piiriüleselt. Eesmärgini jõudmiseks kehtestab direktiiv 2008/57 ja eelkõige selle artikkel 1 samuti tingimused liikmesriikide süsteemide koostalitusvõime edendamiseks ja Euroopa standardite ülevõtmiseks. Määruse nr 1371/2007 põhjenduses 5 on reisiteabe kontekstis viide enne direktiivi 2008/57 kehtinud direktiivile 2001/16.[19] Selle skeemi eesmärk on ajendada tegema Euroopa-üleseid rongireise, kasutades mitut vedajat. Sõiduplaaniväliseid hilinemisi ja tühistamisi puudutava teabe kättesaadavus on selle eesmärgi saavutamisel keskse kohal.

40. Kui määruse nr 1371/2007 II lisa II osa sätteid rongireisi ajal antava teabe kohta tõlgendada kitsalt, siis piirduks teave, mida reisijatel on õigus saada olulisemate ühendusreiside kohta, sõiduplaanijärgsete väljumistega. Selline tõlgendus oleks aga vastuolus reisijate huvidega ja takistaks saavutamast määruse nr 1371/2007 eesmärke, mille hulka kuulub õigus saada saabumise või väljumise hilinemise kohta teavet raudtee-ettevõtjalt või jaamaülemalt niipea, kui see teave on kättesaadav (vt lisaks määruse nr 1371/2007 põhjendusele 4 selle määruse artikli 18 lõige 1).

41. Lisaks tähendaks vastupidine tõlgendus seda, et reisijatele tuleb reisi vältel teatavaks teha üksnes olulisemate ühendusreiside sõiduplaan, nagu on oma kirjalikes märkustes esile toonud komisjon. Juhul kui reisi ajal on toimunud hilinemisi ja tühistamisi, oleks selline teave kasutu. Nagu Poola valitsus märkis, ei saa reisi vältel antav teave olla üksnes enne reisi antud teabe kordus.

42. Liidu seadusandja teeb määruse nr 1371/2007 artiklis 8 vahet teabel, mida tuleb reisijale anda enne reisi (vt artikli 8 lõige 1 ja II lisa I osa), ning teabel, mida reisijal on õigus saada reisi vältel (artikli 8 lõige 2 ja II lisa II osa). Kui enne reisi antava teabe sisu ei saa pidada staatiliseks ja reisi vältel antavat teavet dünaamiliseks, siis ei oleks liidu seadusandjal mingit mõtet teha vahet enne reisi ja reisi vältel antava teabe vahel. Üldjuhul ei ole teave, mida reisija vajab enne reisi sama kui reisi vältel vajaminev teave.

19 — Direktiivi 2008/57 artikkel 40 näeb ette, et [„k]ehtetuks tunnistatud direktiividele", mille hulka kuulub direktiiv 2001/16, „tehtavaid viiteid käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt käesoleva direktiivi XI lisas esitatud vastavustabelile".

43. Määruse 1371/2007 II lisa I osas on mainitud „[i]gasugune tegevus, mis võib teenuse katkestada või selle kestust pikendada”. Kui selle „tegevuse” raamest jääks välja hilinemised ja tühistamised, kahjustaks see reisijate õigusi, mis oleks vastuolus määruse nr 1371/2007 eesmärgiga saavutada kõrgetasemeline tarbijakaitse (vt põhjendus 2), nagu on märkinud Poola valitsus. Lisaks oleks määruse nr 1371/2007 eesmärgiga vastuolus see, kui see teave jäetaks tahtlikult edastamata, seni kui reisija on jõudnud jaama, kus ta soovib ümber istuda ühendusreisile ja märkab teavet ühendusreisi hilinemise kohta esimest korda alles tablool.

44. Ka komisjon on oma kirjalikes märkustes nentinud, et kui tõlgendada kitsalt teavet, mida reisijal on õigus saada, siis takistaks see reisijate ümberistumist ja ohustaks seega otsepiletite ostmise edendamisele suunatud määruse nr 1371/2007 artikli 9 lõike 1 ning põhjenduse 7 eesmärgi saavutamist. Artikli 9 lõige 1 näeb ette, et „[r]audtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, juhul kui need on kättesaadavad” ning põhjendus 7 lisab, et otsepiletid „hõlbusta[vad] rahvusvaheliste rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde”. Ma nõustun komisjoni argumendiga. Selline pärssiv mõju ei oleks kooskõlas määruse nr 1371/2007 põhjenduses 1 viidatud ühise transpordipoliitika eesmärgiga ja ajendaks reisijaid eelistama suuremaid raudtee-ettevõtjaid, kelle osutatavad teenused katavad reisi kõik etapid ja on seetõttu võimelised andma igakülgset teavet kogu reisi vältel.

45. Veel juhtis ÖBB-Infrastruktur AG kohtuistungil tähelepanu raskustele seoses selliste ühendusreise puudutava reaalaja-andmete väljavalimisega, millest oleks Westbahn Managementi taolisele ettevõtjale kasu. Väidetavalt oleks ÖBB-Infrastruktur AG-l võimatu valida tema käsutuses olevate andmete seast välja asjakohased reaalaja-andmed; kogu teabe edastamine aga ujutaks Westbahn Managementi teabega üle ja muudaks selle kasutuks.

46. Siinkohal piisab, kui märkida, et teabe andmise kohustus, mis on sätestatud määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõikes 2 ning II lisa II osas, piirdub olulisemate ühendusreisidega. Selline tõlgendus on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega ning ÖBB-Infrastruktur AG-l on võimalik leida määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõikest 3 juhtnööre selle kohta, kuidas edastada reaalaja-andmeid kogu raudteevõrgu hilinemiste ja tühistamiste kohta. Nimetatud säte näeb ette, et artikli 8 „[l]õigetes 1 ja 2 esitatud teave peab olema antud kõige asjakohasemas vormis”. Nagu komisjon on märkinud, tähendab see, et ÖBB-Infrastruktur AG peab teabe valikul tegutsema kaalutletult ja tagama, et avaldatav teave on reisijatele kasulik. Täiendav täpsustus tuleneb määruse nr 1371/2007 artiklist 18, mille kohaselt on teave „saabumise või väljumise hilinemise” kohta see, millest reisijaid „[tuleb] teavita[da]” „niipea, kui see teave on kättesaadav”. Teavet peab andma „raudtee-ettevõtja või jaamaülem”.

C. *Teine eelotsuse küsimus*

47. Teise eelotsuse küsimusega soovib Schienen-Control Kommission sisuliselt teada saada, kas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on kohustus edastada raudtee-ettevõtjatele reaalaja-andmeid teiste raudtee-ettevõtjate olulisemate ühendusreiside kohta.

48. Seega seisneb probleem selles, kas direktiivi 2001/14 alusel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal korrelatiivne kohustus teha raudtee-ettevõtjale kättesaadavaks teave, mida viimane on kohustatud andma määruse nr 1371/2007 artikli 8 lõike 2 alusel.

49. Mina vastaksin sellele küsimusele jaatavalt. Nagu Poola valitsus väitis, ei saa direktiivi 2001/14 tõlgendada nii, et see takistab määruse nr 1371/2007 eesmärkide saavutamist.

50. Nagu komisjon oma kirjalikes märkustes esile tõi, tagab direktiivi 2001/14 artikkel 5 igal juhul raudtee-ettevõtja diskrimineerimata õiguse kasutada direktiivi 2001/14 II lisas kirjeldatud minimaalset teenustepaketti ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. Direktiivi 2001/14 II lisa punkti 1 alapunkti d kohaselt hõlmab see teave „sidet ning teabe andmist rongi liikumise kohta”.

51. Peale selle tuleb direktiivi 2001/14 II lisa punkti 1 alapunkti d vaadelda koostoimes selle direktiivi II lisa punkti 1 alapunktiga e, mis annab raudtee-ettevõtjale õiguse saada „mis tahes muud teavet, mida on tarvis selle teenuse käitamiseks, mille jaoks läbilaskevõimsus on eraldatud.

52. Nende sätete sõnastus osutab tõlgendusele, mille kohaselt Westbahn Managementi taolisel raudtee-ettevõtjal on õigus saada reaalaja-andmeid. Liidu raudteesektori ulatuslikum integratsioon on oluline samm siseturu väljakujundamisel (direktiivi 2001/14 põhjendus 1). Seda eesmärki arvestades tuleb direktiivi 2001/14 II lisa punkti 1 alapunkti e tõlgendada laialt, nii et hõlmatud oleks kogu teave, mida on tarvis raudteeteenuse osutamiseks ja mida on võimalik saada üksnes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt.

53. Westbahn Managementil „on tarvis" reaalaja-andmeid, selleks et täita määrusest 1371/2007 tulenevad kohustusi ning osutada konkurentsivõimelist teenust. Hinnates seda, millist teavet Westbahn Managementil „on tarvis [raudtee]teenuse käitamiseks", tuleb lisaks arvestada nii ÖBB-Personenverkehr AG raudteeteenuste turuliidriks olemist kui ka tema suhet ÖBB-Infrastruktur AG kui samasse kontserni kuuluva ettevõtjaga. Praktiliselt hõlmab see teave selgelt andmeid reaalajas, et Westbahn Management saaks turul tõhusalt konkureerida.

54. Minu pakutav lai tõlgendus selle kohta, mida „on tarvis", on eriti asjakohane, arvestades seda, kuidas Austria raudteesektor liberaliseerimise teel ümber korraldada tuleb. See küsimus on seotud ÖBB-Infrastruktur AG väidetava sõltuvusega turuliidrist ÖBB-Personenverkehr AG. Euroopa Kohus käsitleb seda küsimust pooleliolevas kohtuasjas C-555/10: komisjon *vs.* Austria.

55. Mina esitaksin ka küsimuse, kas ÖBB-Infrastruktur AG ja ÖBB-Personenverkehr AG sama kontserni kuulumist arvestades annab ÖBB-Infrastruktur AG raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjana teavet mittediskrimineerivalt. Nagu Westbahn Management kohtuistungil väitis, saavad ÖBB-Personenverkehr AG reisijad paremat teenust kui Westbahn Managementi reisijad. ÖBB-Personenverkehr AG reisijad saavad reaalajas teavet ÖBB-Personenverkehr AG rongide sõiduplaaniväliste hilinemiste ja tühistamiste kohta, samas kui Westbahn Managementi reisijad seda teavet ei saa.

V. Ettepanek

56. Neil kaalutlustel teen ettepaneku anda Schienen-Control Kommissioni esitatud eelotsuse küsimustele järgmised vastused.

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta artikli 8 lõiget 2 koostoimes II lisa II osaga tuleb tõlgendada nii, et teave olulisemate ühendusreiside kohta peab lisaks sõiduplaanijärgsetele väljumisaegadele hõlmama ka teavet nende ühendusreiside hilinemiste või tühistamise kohta.

2. Euroopa parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise [ja ohutustunnistuste andmise] kohta artiklit 5 koostoimes II lisaga tuleb – lähtudes määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 8 lõikest 2 koostoimes II lisa II osaga – tõlgendada nii, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on kohustus teha raudtee-ettevõtjale diskrimineerimata kättesaadavaks reaalaja-andmed teiste raudtee-ettevõtjate rongide kohta niivõrd, kui nende puhul on tegemist olulisemate ühendusreisidega määruse (EÜ) nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses.