



Sisukord

II *Teatised*

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

Euroopa Komisjon

2015/C 220/01	Komisjoni teatis – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007 (rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) tõlgendamise suunised	1
---------------	---	---

IV *Teave*

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA ASUTUSTELT

Euroopa Komisjon

2015/C 220/02	Euro vahetuskurss	11
2015/C 220/03	Euro käibemüntide uus liikmesriiki tähistav külg	12

Euroopa Liidu Kohus

2015/C 220/04	Euroopa Kohtu otsus, 4. juuni 2015, ametlike puhkepäevade ja kohtutöö vaheaegade kohta	13
---------------	--	----

V Teated

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

Euroopa Komisjon

2015/C 220/05	Eelteatis koondumise kohta (Juhtum M.7664 – Schibsted Distribusjon / Amedia Distribusjon / Helthjem) – Võimalik lihtsustatud korras menetlemine ⁽¹⁾	14
2015/C 220/06	Eelteatis koondumise kohta (Juhtum M.7630 – FedEx / TNT Express) ⁽¹⁾	15

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Teatised)

EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDE, ORGANITE JA ASUTUSTE TEATISED

EUROOPA KOMISJON

KOMISJONI TEATIS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007 (rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta) tõlgendamise suunised

(2015/C 220/01)

SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta⁽¹⁾ (edaspidi „määrus“) jõustus 3. detsembril 2009. aastal. Määruse eesmärk on kaitsta rongireisijate õigusi ELis, eriti kui reis katkeb, ning parandada raudtee-reisijateveoteenuste kvaliteeti ja tõhusust. See peaks omakorda aitama suurendada raudteetranspordi kasutamist võrreldes muude transpordiliikidega.

Oma 14. augusti 2013. aasta aruandes⁽²⁾ Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse kohaldamise kohta märkis komisjon, et ta kaalub tõlgendussuuniste vastuvõtmist lähiajal, et lihtsustada ja parandada määruse rakendamist ning edendada parimaid tavasid⁽³⁾.

Kõnealuste suuniste eesmärk on käsitleda neid teemasid, mida riiklikud täitevasutused, reisijad ja nende ühendused (sealhulgas puudega ja/või piiratud liikumisvõimega isikud ja nende huve esindavad ühendused), Euroopa Parlament ja lennundussektori esindajad on kõige sagedamini tõstatanud.

Käesolevas teatises esitab komisjon määruse mitme sätte kohta täiendavaid selgitusi ning samuti parimaid tavasid hõlmavaid suunised. Teatise eesmärk ei ole hõlmata täielikult kõiki sätteid või kehtestada uusi õigusnorme. Lisaks tuleb märkida, et ELi õiguse tõlgendamine on Euroopa Liidu Kohtu ülesanne.

1. MÄÄRUSE KOHALDAMISALA

1.1. Määruse kohaldamisala seoses kolmandate riikide raudtee-ettevõtjatega

Määruse artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et „määrust kohaldatakse ühenduse piires kõigile raudteereisidele ja -teenustele, mida osutab üks või mitu vastavalt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivile 95/18/EÜ (raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta)⁽⁴⁾ litsentseeritud raudtee-ettevõtjat“. Määrust ei kohaldata kolmandate riikide territooriumil toimuvate reiside ja seal osutatud teenuste suhtes. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL⁽⁵⁾ (millega asendati direktiiv 95/18/EÜ) artikli 17 lõikes 4 on sätestatud, et „ettevõtjal ei ole lubatud osutada [...] raudteeveoteenuseid, kui ettevõtjale ei ole antud asjakohaste teenuste osutamise luba“. Vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 17 lõikele 1 võib ettevõtja taotleda tegevusluba liikmesriigis, kus on tema asukoht.

Selle tulemusena ei tohi kolmandast riigist pärit raudtee-ettevõtja osutada raudtee-reisijateveo teenuseid liidu territooriumil, kui ta ei ole registreeritud mõnes liikmesriigis. Kui piiriüleste raudteeveoteenuste lähte- või sihtkoht on kolmandas riigis, peab liidu territooriumil veoteenust osutama liikmesriigi tegevusloaga ettevõtja. Liikmesriigi tegevusloaga ettevõtja peab vastama määruses sätestatud nõuetele ja täitma seal sätestatud kohustusi isegi juhul, kui raudteeveerem kuulub kolmandast riigist pärit ettevõtjale.

⁽¹⁾ ELT L 315, 3.12.2007, lk 14.

⁽²⁾ COM(2013) 587 (final), 14.8.2013.

⁽³⁾ Vt 14. augusti 2013. aasta aruande punkt 5.1.

⁽⁴⁾ EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70. Uuesti sõnastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL, 21. november 2012, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

1.2. Erandid

1.2.1. Riigiseste raudtee-reisijatevee teenuste suhtes artikli 2 lõike 4 kohaselt kohaldatavad erandid

Määruse artikli 2 lõike 4 kohaselt võivad liikmesriigid kehtestada riigiseste teenuste (sealhulgas riigiseste kaugvee teenuste) puhul erandi enamikust määruse sätetest piiratud ajavahemikuks (viis aastat, mida võib pikendada kaks korda, st kokku maksimaalselt 15 aastat). Määruses ei ole aga täpsustatud, millise ajavahemiku jooksul pärast määruse jõustumist võib selliseid erandeid teha.

Artikli 2 lõike 4 tõlgendamisel tuleb võtta arvesse põhjendust 25, milles selgitatakse, et riigiseste kaugvee teenuste suhtes võib kehtestada ajutised erandid, et võimaldada üleminekuperioodi neile raudtee-ettevõtjatele, kellel võib olla raskusi määruse kõigi sätete täitmisega määruse jõustumise kuupäevaks. Seega ei tohiks kehtestada uusi erandeid, kui määruse jõustumisest on möödunud juba mitu aastat.

Lisaks on artikli 2 lõike 4 kohaselt erandite maksimaalne kestus ajaliselt piiratud ja seda ei tohi ületada, seega võib erandeid kohaldada ainult kuni 3. detsembrini 2024 (15 aastat pärast määruse jõustumist).

1.2.2. Piiriüleste linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike rongiliinide suhtes artikli 2 lõike 5 kohaselt kohaldatavad erandid

Linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike rongiliinide määramisel on määruse artikli 2 lõikes 5 viidatud nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivile 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta⁽¹⁾. Direktiiv 91/440/EMÜ on tunnistatud kehtetuks ja asendatud direktiiviga 2012/34/EL. Direktiivi 2012/34/EL artikli 3 lõigetes 6 ja 7 on sätestatud linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide mõisted, mis hõlmavad sõnaselgelt ka piiriüleseid raudteevee teenuseid.

Sätet, mis võimaldab liikmesriikidel teha erandi linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide suhtes, saab kohaldada ka piirkondade või linnastute piiriüleste liinide suhtes. Raudteevee teenuste määramine (st, mida võib liigitada linna- ja linnalähiliinide või piirkondlike liinide alla) artikli 2 lõikes 5 sätestatud kriteeriumide kohaselt on jäetud liikmesriikide otsustada. Liikmesriike kutsutakse üles tagama linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide reisijatele kõiki määruse kohaseid õigusi, st mitte kehtestama erandeid kõnealustele teenustele. See on kooskõlas eesmärgiga saavutada transpordivaldkonnas tarbijakaitse kõrge tase, nagu on sõnaselgelt märgitud määruse teises põhjenduses, ja tagada rahvusvahelisel tasandil kõikide teenuste võrdne kohtlemine.

1.2.3. Artikli 2 lõike 6 kohaselt kohaldatavad erandid, kui reis toimub või teenust osutatakse osaliselt väljaspool Euroopa Liitu

Artikli 2 lõikega 6 on liikmesriikidel lubatud teha määruse sätetest erandeid maksimaalselt viieks aastaks teenuste või reisi puhul, kus oluline osa reisist toimub või teenust osutatakse väljaspool Euroopa Liitu. Artikli 2 lõikega 6 on ette nähtud, et liikmesriigid võivad pikendada erandi kohaldamise esialgset maksimaalset perioodi, kuid ei ole täpsustatud, mitu korda võib seda teha.

Komisjon leiab, et artikli 2 lõike 6 eesmärk on anda liikmesriikidele piisavalt aega, et kohandada suhteid (nt kahepoolseid lepinguid) kolmandate riikidega, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 1371/2007 nõudeid, mida tuleb järgida liikmesriikide territooriumil. Võttes arvesse, et eesmärk on saavutada kogu liidus tarbijakaitse kõrge tase (põhjendus 24), ei tohiks artikli 2 lõike 6 kohaselt kehtestatud erandeid lõputult pikendada. Reisijatele tuleks järk-järgult võimaldada määrusest tulenevate õiguste kasutamist reisi nende osade puhul, mis toimuvad liikmesriigi territooriumil, isegi kui märkimisväärne osa teenusest osutatakse või suurem osa reisist toimub väljaspool Euroopa Liitu.

1.2.4. Määruse kohaldamine raudteereiside puhul, mis hõlmavad eranditega hõlmatud teenuseid (artikli 2 lõiked 4, 5 ja 6)

Määruse kohaldamist käsitleva aruande järeldustes märkis komisjon, et „erandite laialdane kasutus on tõsine takistus määruse eesmärkide täitmisele”⁽²⁾. Erandite laialdane kasutamine takistab võrdsete võimaluste loomist raudtee-ettevõtjate jaoks kogu liidu territooriumil ning jätab rongireisijad ilma õiguskindlusest ja võimalusest oma õigusi täielikult kasutada.

Artikli 2 lõikes 1 on sätestatud, et määrust kohaldatakse „liidu piires kõigile raudteereisidele ja -teenustele, mida osutab üks või mitu raudtee-ettevõtjat”. Rongireisi käsitatakse reisija seisukohast kui reisija transportimist lähtekohast sihtkohta vastavalt veolepingule, mis hõlmab vähemalt ühte raudteevee teenust. Raudteevee teenus on teenus, mida osutab raudtee-ettevõtja kahe või enama punkti vahel ning mida võib liigitada linna- või linnalähitranspordi, piirkondlikuks, siseriiklikuks või rahvusvaheliseks (piiriüleseks) teenuseks.

⁽¹⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

⁽²⁾ Vt 14. augusti 2013. aasta aruande punkt 4.

Rahvusvahelise reisi (st, et reis ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri) puhul, mis hõlmab nii erandiga kaetud kui ka katmata teenuseid, võib tekkida küsimus, kas reisija õigused on tagatud kogu reisi vältel või ainult reisi nende osade puhul, mida erandid ei kata.

Reisija, kes on sõlminud veolepingu rahvusvahelise reisi jaoks Euroopa Liidus, eeldab, et kogu reisi vältel kohaldatakse tema suhtes ELi reisijate õigusi käsitlevate õigusaktide alusel ühetaolist kaitset. Kui ühe veolepingu raames on erandiga kaetud ja katmata teenuste puhul kaitse tase erinev, tekitab see segadust, vähendab õiguskindlust ja kahjustab reisija õigusi. See on ka vastuolus määruse eesmärkidega, eelkõige eesmärgiga tagada ulatuslik kaitse kõigile reisijatele liidusisestel rahvusvahelistel reisidel, mille suhtes ei saa määruse alusel erandit kehtestada. See toob kaasa ka reisijate ebavõrdse kohtlemise rahvusvaheliste reiside puhul, sõltuvalt sellest, kas reis hõlmab erandiga kaetud riigisiseseid teenuseid.

Seepärast tuleb raudtee-ettevõtjaid ärgitada pakkuma kõigile reisijatele, kellega neil on sõlmitud liidusisese piiriülese veoleping, määruse kohast kaitset ka reisi nende osade puhul, mis on artikli 2 lõigete 4 ja 5 kohaselt erandiga kaetud.

2. MÕISTED

2.1. Vedaja (artikli 3 lõige 2) ja ühendveod

Vedaja mõiste on esitatud nii määruuses kui ka reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsete eeskirjade (CIV) artiklis 3, mis moodustab 9. juuni 1999. aasta rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni (COTIF) A lisa.

Määruse I lisa hõlmab enamikku CIVi sätetest, kuid mitte artiklit 3⁽¹⁾. See tähendab, et ELi seadusandja eelistas luua oma määratluse, mis on kohandatud ELi õigusliku raamistikuga.

Määruse artikli 3 lõike 2 kohaselt hõlmab vedaja mõiste ainult raudtee-ettevõtjaid. Kui raudteevedude tõsise häire korral saab raudtee-ettevõtja viia reisijad sihtkohta rongi asemel ainult mõne muu transpordivahendiga, lasub lepinguline vastutus siiski raudtee-ettevõtjal, kellega leping sõlmiti ja kes on reisija jaoks jätkuvalt peamine lepingupartner⁽²⁾.

2.2. Hilinemine (artikli 3 lõige 12)

Määruse artikli 3 lõikes 12 on hilinemine määratletud kui „ajaline erinevus selle kellaaja vahel, millal reisija pidi avaldada sõiduplaani kohaselt saabuma, ning tema tegeliku või oodatava saabumisaja vahel”. Seega viidatakse hilinemisega alati reisija, mitte rongi hilinemisele. Praktikast kasutatakse hilinemise kestuse arvutamisel rongi saabumise aega piletil märgitud lõppsihtkohta.

Keerulisem olukord võib tekkida reisi puhul, mis hõlmab mitut teenust ja/või vedajat ja kus tekkinud tõrke tõttu jääb reisija ühendusreisist maha. Nii võib juhtuda, et reisijal tuleb lõppsihtkohta jõudmiseks asuda järgmisele sõiduplaanikohtasele rongile. Isegi kui eeldada, et rongi saabumisaeg vastab ajakavale, jõuab reisija sihtkohta märkimisväärse viivitusega, võrreldes algselt kavandatud saabumisajaga. Kui reisija on reisi kohta sõlminud ühtse veolepingu, lähtutakse kirjeldatud olukorras hilinemise arvutamisel reisija tegelikust lõppsihtkohta saabumise ajast. Selline tõlgendus kehtib ka olukorras, kus reisija on sihtkohta suunatud muud marsruuti pidi.

3. VEOLEPING, TEAVE JA PILETID

3.1. Reositeave

3.1.1. Reaalajas edastatav teave (artikli 8 lõige 2)

Vastavalt määruse artikli 8 lõikele 2 peab raudtee-ettevõtja andma reisijale reisi vältel vähemalt määruse II lisa II osas osutatud teavet. See hõlmab reaalajas edastatavat teavet olulisemate ühendusreiside (ka teiste raudtee-ettevõtjate omade) hilinemise kohta. Kohtuasjas C-136/11⁽³⁾ on Euroopa Liidu Kohus selgitanud, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab diskrimineerimata edastama raudtee-ettevõtjatele teiste raudtee-ettevõtjate rongide andmed reaalajas, kui need rongid teevad olulisi ühendusreise määruse (EÜ) nr 1371/2007 II lisa II osa tähenduses. Kuigi vastutus reisija teavitamise eest ühendusreiside hilinemise ja tühistamise kohta lasub raudtee-ettevõtjal, on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal kohustus esitada raudtee-ettevõtjale reaalajas kogu asjakohane teave.

⁽¹⁾ I lisa algab CIVi artikliga 6.

⁽²⁾ Vt ka I lisa artikli 31 lõige 3, mille kohaselt säilitab vedaja vastutuse reisija surma või tervisekahjustuse korral, kui reisijaid veetakse muu transpordivahendiga, asendades eriliste asjaolude tõttu raudteetransporti.

⁽³⁾ Euroopa Kohtu (esimene koda) 22. novembri 2012. aasta otsus kohtuasjas C-136/11: Westbahn Management GmbH vs. ÖBB-Infrastruktur AG.

3.1.2. Reisijatele teabe edastamise moodused

Vastavalt määruse artiklile 10, milles käsitletakse reisiteabe- ja broneerimissüsteeme, peavad raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad kasutama raudteeveo arvutipõhist teabe- ja broneerimissüsteemi (CIRSRT), mille raudtee-ettevõtjad võivad luua vastavalt kõnealusel artiklis sätestatud menetlustele. Määruse artikli 8 lõikes 1 on sätestatud, et raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad on kohustatud andma reisijatele taotluse korral vähemalt II lisa I osas osutatud teavet, olenemata määruse artikli 10 kohaldamisest. Teabe esitamise kohustus ei sõltu seega arvutipõhise teabesüsteemi või müügikanali olemasolust.

Teave, mida ei saa edastada arvutipõhise süsteemi kaudu, peab olema kättesaadav ka alternatiivsel moel, nt puuetega isikute jaoks (artikli 8 lõige 3).

3.2. Piletite kättesaadavus ja jalgrataste vedu

3.2.1. Piletite vorm ja sisu ning elektroonilised transpordikaardid (artikkel 4 ja I lisa artikkel 7)

Määruse artikli 4 kohaselt reguleeritakse piletimüüki CIVi ühtsete eeskirjadega, mis on esitatud määruse I lisas (II ja III jaotis). Ühtsete eeskirjade artikli 7 sõnastus on piletite vormi ja sisu osas üsna paindlik. Selles esitatakse loetelu miinimumteabest, mis tuleb esitada, kuid valida võib mis tahes vormi ja sisu, mis vastab üldistele veotingimustele. Elektrooniline transpordikaart on seega pilet, kui on täidetud järgmised tingimused.

1. Elektroonilisele transpordikaardile salvestatud teave võimaldab identida raudtee-ettevõtja, kellega on sõlmitud veoleping, või raudtee-ettevõtjad, kes on vastutavad nimetatud lepingu alusel (määruse artikli 3 lõige 2). Rahvusvaheliste või avatud piletite (nt InterRaili piletid) puhul ei ole alati võimalik nimetada kõiki raudtee-ettevõtjaid. Sellisel juhul võib nime asemel esitada näiteks märke „Kõik InterRaili süsteemis osalevad ettevõtjad” või kasutada ühist logo.

Üksikasjalike andmete puudumine konkreetse reisi vedaja kohta ei tohiks siiski põhjustada läbipaistmatust. Reisija peab saama asjakohast teavet oma õiguste kohta ning selle kohta, kuidas ja kuhu esitada kaebus reisi katkemise korral, ning

2. teave peab sisaldama viidet ühtsetele eeskirjadele ja avaldust, mis tõendab veolepingu sõlmimist ja kirjeldab selle sisu.

I lisa artikli 7 lõikes 5 on sõnaselgelt öeldud, et pilet võib endast kujutada ka elektrooniliselt salvestatud teavet, mida saab muuta loetavateks kirjamärkideks. Veolepingu sõlmimiseks võib lugeda mitmesuguseid toiminguid. Mõni elektrooniline transpordikaart hakkab kehtima selle ostmise hetkest, mõnel juhul saab reisi või selle osa hõlmava pileti valideerida reisi alguses rongi sisenemisel või vahetult enne seda.

3.2.2. Piletite kättesaadavus

Määruse artikli 9 lõikes 2 on sätestatud, et raudtee-ettevõtjad müüvad reisijatele pileteid vähemalt ühe artiklis loetletud kanali kaudu. Enamik ettevõtjaid pakub pileteid rohkem kui ühe müügikanali kaudu. Siiski võidakse eelkõige teatavaid odavaid pileteid pakkuda ainult ühe müügikanali (nt Interneti) kaudu, mis võib takistada teatavatel kasutajarühmadel neid ostmast. Selleks et tagada reisijate jaoks piletite võimalikult hea kättesaadavus, soovib komisjon, et raudtee-ettevõtjad pakuksid vähemalt kõige olulisemaid pileteid kõigi kasutatavate müügikanalite kaudu, eelkõige piletikassades, müügiautomaatides ja rongides. Lisaks peavad raudtee-ettevõtjad vastavalt artikli 8 lõikele 1 ja II lisa I osale andma reisijatele teavet piletite ja tariifide kohta mitmesuguste kanalite kaudu. Koosõlas artikli 9 lõikega 1 peavad raudtee-ettevõtjad pakkuma otsepileteid, kui nende kaubanduslepingud ja kättesaadavad andmed seda võimaldavad.

Pileteid tuleb pakkuda mittediskrimineerivail alustel. Otsene või kaudne diskrimineerimine kodakondsuse alusel on vastuolus Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 18.

3.2.3. Jalgrataste vedu (artikkel 5)

Vastavalt määruse artiklile 5 peab raudtee-ettevõtja võimaldama reisijal võtta rongi kaasa jalgratta, kui on täidetud teatavad tingimused (nt ruumilised piirangud, teenuse osutamise vajadus, käsitlemise lihtsus, vajaduse korral pakutakse teenust tasu eest). Määruse II lisas on samuti sätestatud, et raudtee-ettevõtjad peavad andma teavet jalgrataste rongi lubamise kohta enne reisi. Euroopa Jalgratturite Föderatsioon on esitanud jalgrataste vedu käsitlevate heade tavade loetelu⁽¹⁾.

⁽¹⁾ http://www.ecf.com/wp-content/uploads/130418_Bike-carriage-on-long-distance-trains_Good-practice_Final-ECF-paper.pdf

4. VASTUTUS HILINEMISE, ÜHENDUSREISIST MAHAJÄÄMISE JA REISI TÜHISTAMISE EEST

4.1. Raudtee-ettevõtja vastutus ja kindlustus (artikkel 11 ja 12)

Kooskõlas artiklitega 11 ja 12 peab raudtee-ettevõtja olema võimeline täitma oma kohustusi, eelkõige juhul, kui õnnetusjuhtum põhjustab surma või vigastusi. Lisaks on direktiivi 2012/34/EL artiklis 22 sätestatud tegevusloa saamise tingimustes, et „raudteeveo-ettevõtjal peab olema küllaldane vastutuskindlustus või turutingimustel hangitud piisav garantii, et täita siseriikliku ja rahvusvahelise õiguse kohaselt oma kohustusi õnnetusjuhtumite korral, [...]”. Selleks et teha kindlaks, milline on piisav garantii, peab raudtee-ettevõtja hindama oma riske (nt reisijate arv või võimalike õnnetuste arv). Nagu märgitud aruandes määruse rakendamise kohta, ⁽¹⁾ oli valimisse kaasatud raudtee-ettevõtjate kindlustus piisav.

Määruse I lisa artikli 30 kohaselt võivad liikmesriigid määrata kindlaks summa, mis tuleb maksta juhul, kui raudteeõnnetus põhjustab inimohvraid või isikukahju, kuid hüvitise maksimaalne piirmäär reisija kohta ei tohi olla väiksem kui 175 000 arvestusühikut ⁽²⁾. Seepärast peaks riiklike õigusaktide kohane hüvitis olema selle nõudega kooskõlas ning vastavalt määruse artiklitele 11 ja 12 tuleb seda kohaldada kõikide riiklike ja rahvusvaheliste teenuste suhtes. Liikmesriigid võivad määrata hüvitise jaoks ka kõrgema piirmäära. Raudtee-ettevõtjate vastutus vigastuste eest, kahjud, mille eest saab hüvitist nõuda, ja nõuete ulatus on sätestatud siseriiklikus õiguses.

4.2. Tagasimaksed, marsruudi muutmine ja hüvitamine

4.2.1. Tagasimaksed ja marsruudi muutmine või piletihinna hüvitamine mitmeosalise reisi puhul (artiklid 16 ja 17)

Määruse artikli 9 lõikes 1 on sätestatud, et „raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad pileteid, otsepileteid ja broneeringuid”.

Reisijatel on õigus nõuda pileti maksumuse tagasimaksmist ja marsruudi muutmist (artikkel 16) või hüvitist hilinemise eest teatava protsendimäärana pileti hinnast koos kõikide lisatasudega (artikkel 17) ainult siis, kui rong hilineb veolepingus märgitud sihtkohta rohkem kui 60 minutit. See võib tekitada probleeme juhul, kui reis hõlmab ühendusreise ja mitut vedajat, ning eriti olukorras, kus vaatamata reisija soovile ei saa ta osta kogu reisi hõlmavat piletit, vaid talle väljastatakse reisi eri osade jaoks eraldi piletid. Vastavalt I lisa artiklile 4 ja koostoimes artikli 6 lõikega 2 võib veoleping hõlmata ka mitut piletit. Reisijate ja raudtee-ettevõtja vahelises lepingus peaks olema selgelt sätestatud, kas reisija sõidab ühe või mitme eraldi lepingu raames.

Nagu on sätestatud määruse artikli 3 lõikes 10, tuleks ühe veolepingu raames müüdüd pileteid käsitleda kui otsepiletit, kui need „tõendavad sellise veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveoteenusteks ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt”. Reisijatel, kellel on ühtse veolepingu raames mitu piletit, on artiklites 16 ja 17 sätestatud õigused, kui sihtkohta saabumine hilineb rohkem kui 60 minutit, isegi kui reisi eri osade puhul on hilinemised lühemad kui 60 minutit. (Vt ka hilinemisi käsitlev punkt 2.2.) Artiklis 27 on sätestatud, et probleemi korral võivad reisijad esitada kaebuse mis tahes asjaomasele raudtee-ettevõtjale ning ei pea pöörduma iga ettevõtja poole eraldi. Raudtee-ettevõtjad peavad tegema koostööd selliste kaebuste käsitlemiseks.

4.2.2. Õigus taotleda hüvitist vääramatul jõu korral

Euroopa Liidu Kohtu 26. septembri 2013. aasta otsuses seoses kohtuasjaga C-509/11 on täpsustatud, et vääramatul jõu põhimõtet ei kohaldata määruse artiklis 17 sätestatud õiguse suhtes saada hüvitist hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest.

Eelkõige märkis kohus, et määrus ei sisalda vääramatut jõudu käsitlevat klauslit, mis piiraks raudteeveo-ettevõtja vastutust pileti hinna hüvitamisel vastavalt artiklile 17. Vastavalt Euroopa Kohtu otsusele on artikliga 17 kehtestatud **fikseeritud määraga hüvitis**, mida makstakse veolepingu kohase teenuse osutamata jätmise korral. Hüvitise maksmisest ei saa keelduda vääramatul jõu korral, sest artikkel ei sisalda vastavat klauslit. Samas ei vastuta vedaja I lisa esitatud ühtsete eeskirjade artikli 32 lõike 2 kohaselt individuaalse kahju eest, mis tekkisid rongi hilinemise või käigust ärajäämise tõttu, ning selliste kahjude puhul tuleb esitada eraldi taotlus.

⁽¹⁾ Vt aruande punkt 2.8.2.

⁽²⁾ Rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni artikli 9 kohaselt on liidetes nimetatud arvestusühik Rahvusvahelise Valuutafondi määratletud arvestusühik.

Raudtee-ettevõtjal ei ole lubatud lisada veo üldtingimustesse klauslit, mis vabastab ta kohustusest maksta hüvitist vastavalt artiklile 17, kui hilineamise põhjuseks on vääramatu jõud või mõni ühtsete eeskirjade artikli 32 lõikes 2 sätestatud põhjustest. Seega on reisijatel õigus saada raudteeveo-ettevõtjalt hüvitist ka vääramatu jõu juhtumite korral. Selles osas erineb raudteetransport muudest transpordiliikidest (vt eelkõige kohtuotsuse punkti 47). Siiski, nagu on märgitud 2013. aasta aruandes, ⁽¹⁾ uurib komisjon võimalust kohaldada raudteesektori suhtes sama korda nagu muude transpordiliikide puhul, et raudteesektor ei peaks maksma reisijatele hüvitist hilineamise korral, mis on tingitud ettenägematutest ja vältimatutest asjaoludest.

4.2.3. Võrdväärset transporditingimused reisi jätkamise või marsruudi muutmise korral (artikli 16 punktid b ja c)

Transporditingimustes määratakse kindlaks vedaja poolt vastavalt raudtee-ettevõtja või piletimüüja ja reisija vahel sõlmitud veolepingule pakutava transporditeenuse peamised aspektid. Vastavalt määruse artikli 16 punktidele b ja c peab pikema kui 60-minutilise hilineamise korral pakkuma reisijale võimalust jätkata reisi või muuta marsruuti võrdväärsetel transporditingimustel. See, kas tingimused on võrdväärset, võib sõltuda mitmest tegurist, ja otsus tehakse iga üksikjuhtumi kohta eraldi. Olenevalt asjaoludest soovitatakse järgmisi häid tavasid:

- kui võimalik, ei paigutata reisijat madalama klassi transpordivahendisse (kui seda siiski tehakse, tuleks näiteks esimese klassi pileti omanikele hüvitada piletihinna vahe);
- kui marsruudi muutmine on võimalik ainult muu raudtee-ettevõtja teenust või kõrgema klassi transpordiliiki kasutades, mille hind on esialgse teenuse omast kallim, pakutakse reisijale marsruudi muutmist ilma lisakuludeta;
- tehakse mõistlikke jõupingutusi, et vältida täiendavaid ühendusreise;
- kui reisi selle osa raames, mis ei kulgenud esialgse kava kohaselt, kasutatakse muu raudtee-ettevõtja teenust või muud transpordiliiki, peaks reisi kogukestus olema võimalikult lähedane kavandatud reisi kestusele;
- kui esialgse reisi jaoks oli broneeritud abiteenus puudega või piiratud liikumisvõimega isiku jaoks, peaks abi olema kättesaadav ka marsruudi muutmise korral;
- kui võimalik, tuleks pakkuda marsruudi muutmist puudega ja piiratud liikumisvõimega isikutele kättesaadaval kujul.

4.2.4. Mitut transpordiliiki hõlmavad reisid

Määrust ei kohaldata reisi suhtes, mis hõlmab ühte veolepingu alusel rohkem kui ühte transpordiliiki (nt reis, mis sisaldab nii rongi- kui ka lennureisi), samuti ei kohaldata selliste reiside suhtes ühtegi muud liidu õigusakti, milles käsitletakse reisija õigusi seoses muude transpordiliikidega. Kui reisija jääb rongi hilineamise tõttu lennust maha, on tal õigus saada määruse kohast hüvitist ja abi ainult seoses rongireisiga ja ainult siis, kui reisija hilineb ühte veolepinguga hõlmatud rongireisi sihtkohta rohkem kui 60 minutit (välja arvatud juhul, kui kooskõlas määruse I lisa artikli 32 lõikega 3 on siseriiklikus õiguses sätestatud teisiti).

4.3. Tühistamine

Raudteeveoteenuse tühistamisega võivad reisija jaoks kaasned reisi hilineamisega sarnased tagajärjed – ajakulu ja ebamugavused ⁽²⁾. Reisija, kes kasutab tühistatud reisi asemel järgmist kättesaadavat reisi, võib samuti saabuda sihtkohta rohkem kui 60-minutilise hilineamisega (võrreldes algselt kavandatud, kuid tühistatud reisi saabumisaajaga). Sellisel juhul on reisijal samad õigused piletihinna hüvitamisele, marsruudi muutmisele või muudele hüvitistele, nagu on sätestatud artiklites 16 ja 17, välja arvatud juhul, kui reisijat teavitati nõuetekohaselt ja aegsasti enne tühistamist.

Seoses artiklis 18 sätestatud abi osutamise kohustusega tuleb märkida, et rongireisi tühistamisega kaasnevad reisija jaoks samad õigused nagu rongi väljumise hilineamise korral, eelkõige on reisijal õigus saada artikli 18 lõikes 1 osutatud teavet. Samuti on reisijal õigus artikli 18 lõike 2 kohasele abile, kui järgmise rongi või muu transpordivahendi väljumiseni on rohkem kui 60 minutit.

⁽¹⁾ Vt aruande punkt 5.1.

⁽²⁾ Vt hilineamise määratlus punktis 2.2, mille kohaselt võetakse hilineamise puhul arvesse reisija, mitte rongi hilinemist.

4.4. Abi

4.4.1. Eine, karastusjoogid ja majutus (artikli 18 lõige 2)

Kui väljumine hilineb rohkem kui 60 minutit, on raudtee-ettevõtja kohustatud pakkuma einet ja karastusjooke ootamisajale vastaval hulgal, kui need on (piisavas koguses) rongis või jaamas kättesaadavad. Kui need ei ole rongis või jaamas kättesaadavad (või ei ole neid piisavas koguses), määratletakse raudtee-ettevõtja kohustust vastavalt sellele, kas neid (einete, jookide) on võimalik mõistlikul viisil muretseda. Raudtee-ettevõtja peab hindama, kas eine ja karastusjookide pakumine on mõistlik, võttes arvesse selliseid kriteeriume nagu kaugus tarnekohast, tarnimisele kuluv aeg, tarnimise keerukus ja sellega seotud kulud. Raudtee-ettevõtja suhtes kehtib alati nõue hinnata iga olukorda eraldi.

Määruse artikli 18 lõikega 2 ei ole kehtestatud abi kohta miinimumnõudeid. Eine ja karastusjookide, hotelli ja muu majutuse ning muu abi kvaliteet peab olema mõistlik ja proportsionaalne tekitatud ebamugavustega, sh tuleb arvesse võtta puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute vajadusi. Kui ei ole võimalik pakkuda majutamist hotellis, peab muu majutuse kvaliteet olema hotellimajutuse omale võimalikult lähedane. Komisjoni arvamuse kohaselt tähendab „ooteajaga võrreldes piisav“, et raudtee-ettevõtja peab osutama reisijale asjakohast abi, mis vastab hilinemise ulatusele ning kellaajale (päev või öö). Artikli 18 lõike 2 kohaselt peab pakkuma reisijatele abi selgel ja kättesaadaval viisil ning, kui see on vajalik, korraldama alternatiivse veoteenuse. See tähendab, et reisija ei pea edasist tegevust ise korraldama, nt majutust leidma ja selle eest maksma. Selle asemel peab raudtee-ettevõtja reisijat võimaluse korral aktiivselt aitama. Lisaks peab raudtee-ettevõtja võimaluse korral tagama, et majutus on juurdepääsetav puuetega isikutele ja juhtkoertele.

Määruse I lisa artikli 32 on täpsustatud, milline on CIVi ühtsete eeskirjade kohaselt raudteeveo-ettevõtja vastutus pika hilinemise korral tekitatud kahju eest. Vastavalt CIVi eeskirjadele (artikli 32 lõige 2) ei ole vedajal kohustust katta majutus- ja sidekulusid, kui hilinemise põhjus on vääramatu jõud. Vastutust kahjude eest tuleb eristada artiklis 18 sätestatud kohustusest anda abi; kõnealuse artikliga ei ole sellist erandit ette nähtud⁽¹⁾. Ettevõtjad, kes pakuvad teenuseid, mille suhtes kõnealust määrust kohaldatakse, ei saa seega erandit kasutada.

Heade tavade või soodsamate tingimuste kohaldamine võib olla sätestatud üldistes veotingimustes, kui see ei ole määrusega vastuolus, jätab ruumi olukorra hindamiseks iga üksiku juhtumi korral eraldi ega piira reisijate õigusi, mis on määrusega ette nähtud⁽²⁾.

4.4.2. Tõend hilinemise kohta (artikli 18 lõige 4)

Vastavalt artikli 18 lõikele 4 on raudtee-ettevõtjad kohustatud lisama reisija nõudmise korral piletile märke, mis tõendab, kui palju rong hilines. Kui reisija taotleb hilinemise eest hüvitist vastavalt artiklile 17, peab raudtee-ettevõtja aktsepteerima raudtee-ettevõtja või tema töötajate poolt hilinemise kohta koostatud tõendeid (nt piletikontrolöri tempel, allkiri või muu samaväärne dokument) ja neid ei saa tagasiulatavalt läbi vaadata või muuta.

5. PUUDEGA JA/VÕI PIIRATUD LIIKUMISVÕIMEGA ISIKUTE ÕIGUSED

5.1. Õigus transpordile

Puudega ja piiratud liikumisvõimega isikutel on teiste reisijatega võrdsed õigused kasutada raudteetransporti. Kooskõlas määruse artikliga 19 ei tohi puudega või piiratud liikumisvõimega isikuid diskrimineerida ei pileтите broneerimisel, ostmisel ega raudteeveoteenuste kasutamisel. Sellest põhimõttest artikli 19 lõike 2 kohaselt tehtud erand, st keeldumine puudega või piiratud liikumisvõimega isikule broneeringu tegemisest, talle pileti väljastamisest või veoteenuse osutamisest, peab alati olema põhjendatud ja vastama artikli 19 lõikes 1 sätestatud võrdse juurdepääsu nõuetele.

Kui ratastoolikohad on ette nähtud, sealhulgas ühisruumides, peavad need hea tava kohaselt olema alati kättesaadavad ja hõlpsasti juurdepääsetavad⁽³⁾.

⁽¹⁾ Vt ka punkt 4.2.2.

⁽²⁾ Vt määruse artikli 6 lõige 2.

⁽³⁾ Vt ka komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsu võimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110), mis sisaldab ratastoolikohtadega seotud erinõudeid.

5.2. Puudetõend

Määruse kohaselt on õigus abi saada puudega isikul ja piiratud liikumisvõimega isikul artikli 3 lõike 15 tähenduses. Õigus abile ei sõltu puudetõendi esitamisest. Raudtee-ettevõtja ja jaamaülem ei või seega nõuda, et puudega reisija esitaks puudetõendi või muu puuet tõendava dokumendi, et saada abi raudteejaamas või rongis.

5.3. Puudega ja/või piiratud liikumisvõimega reisijate teavitamine (artikkel 20)

Vastavalt määruse artiklile 20 peavad raudtee-ettevõtjad, piletimüüjad ja reisikorraldajad esitama reisijate taotluse korral teabe juurdepääsu kohta teenustele, sh jaamadele. Võttes arvesse ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni eesmärke, (¹) soovib komisjon, et jaamaülemad esitaksid teabe juurdepääsetavuse kohta (nt olemasolevatel veebisaitidel ja muus vormis), olenemata lepingulisest seosest reisijatega.

5.4. Abi vajadusest etteteatamine, sealhulgas ka mitmest osast koosneva reisi puhul (artikli 24 punkt a)

Määruse artikli 24 punktis a on sätestatud etteteatamise tingimused, mille kohaselt on reisijatel õigus saada abi. Kuna abi osutatakse tasuta, peab ka selle broneerimine toimuma tasuta, nt tasuta telefoniliini kaudu. Abi peab olema kättesaadav igal ajal, mil rongid sõidavad (sh öösel ja nädalavahetustel), ning see ei tohi olla piiratud tavapärase tööajaga.

Kui tegemist on mitmest osast koosneva reisiga (ka korduvad reisirid), peab ühekordne teavitamine olema piisav, tingimusel et reisija annab piisavalt teavet järgnevate reiside aegade kohta. Seega peab sellise teate saanud isik (raudtee-ettevõtja, jaamaülem, piletimüüja või reisikorraldaja) edastama teabe kõigile asjaomastele raudtee-ettevõtjatele ja jaamaülematele. Juhul kui raudtee-ettevõtjat ja personaliga varustatud jaamade jaamaülemat ei ole abivajadusest teavitatud, peavad nad siiski tegema kõik endast oleneva, et pakkuda abi ja võimaldada puudega või piiratud liikumisvõimega isikule reisimist. Seega ei ole määrusega kooskõlas, et abi osutatakse ainult etteteatamise korral, samuti ei tohi sellist nõuet sätestada lepingutingimustes.

5.5. Töötajate koolitamine, et pakkuda abi puudega ja/või piiratud liikumisvõimega isikutele

Kuigi määruses ei ole konkreetseid sätteid koolituse ja teadlikkuse suurendamise kohta, et tagada määruse kohaselt osutatava abi tõhusust, tuleks järgida parimaid tavasid ning koolitada personali korrapäraselt ja suurendada nende teadlikkust mitmesuguste puuetega ja piiratud liikumisvõimega reisijate vajadustest.

6. KAEBUSED RAUDTEE-ETTEVÕTJATELE

Määruse artikli 27 lõike 2 kohaselt võib reisija esitada kaebuse igale asjaomasele raudtee-ettevõtjale, kes on reisiga seotud. Reisijat tuleb teavitada kahjunõudega seotud tähtaegadest, mis on sätestatud määruse I lisas esitatud ühtsete eeskirjade artiklis 60 (vt ka punkt 7).

7. REISIJA TEAVITAMINE TEMA ÕIGUSTEST

Määruse artikli 29 kohaselt on reisijal õigus saada teavet oma õiguste ja kohustuste kohta. Esitatav teave peab olema piisav ja see peab olema esitatud selliselt, et veolepingu sõlmimisel on reisijal olemas teave oma õiguste ja veolepingust tulenevate kohustuste kohta. Teabe võib esitada ka muus vormis, kuid see peab olema kättesaadav puudega isikutele ja vahetult kättesaadav reisijatele (näiteks ei tohi reisijaid suunata ainult Internetis esitatud teabe juurde, kui nad saavad pileti broneerida või selle eest maksta raudteejaamas).

Sellega ei piirata teavitamist käsitlevaid nõudeid, mis on kehtestatud liidu muude õigusaktidega, eelkõige tarbijate õigusi käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL (²) artikli 8 lõikega 2 ning ebaausaid kaubandustavasid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/29/EÜ (³) artikli 7 lõikega 4.

(¹) ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioon (<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>). Konventsiooni jõustus Euroopa Liidus 22. jaanuaril 2011. Kõik 28 liikmesriiki on konventsioonile alla kirjutanud ja enamik on selle ratifitseerinud. Vt ka aruanne konventsiooni rakendamise kohta, SWD(2014) 182 (final), 5.6.2014.

(²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/83/EL, 25. oktoober 2011, tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ (ELT L 304, 22.11.2011, lk 64).

(³) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/29/EÜ, 11. mai 2005, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 84/450/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/7/EÜ, 98/27/EÜ ja 2002/65/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT L 149, 11.6.2005, lk 22).

8. JÕUSTAMINE, RIIKLIKE TÄITEVASUTUSTE KOOSTÖÖ JA KARISTUSED

8.1. Kaebuste menetlemine riiklikes täitevasutustes

Riiklikud täitevasutused võivad kaebusi menetleda kas esimese astme kohtus (kui kaebust või taotlust ei ole eelnevalt esitatud ettevõtjale, jaamaülemale või piletimüüjale) või teise astme kohtus, kui reisija ei ole rahul raudtee-ettevõtja, jaamaülemale või piletimüüja pakutud lahendusega või kui ta ei ole vastust saanud. On soovitatav, et kaebus esitataks kõigepealt raudteeveo-ettevõtjale, sest nendel on võimalik menetleda kaebusi kõige tõhusamalt.

Kuigi määruses ei ole täpsustatud kaebuste menetlemise korda (see on jäetud liikmesriikide otsustada), eeldab hea haldustava, et kaebusi menetletaks kiiresti ja tõhusalt. Liiga pikk viivitus ei vasta määruse nõuetele ning põhjustab reisijate ebavõrdse kohtlemise liikmesriigiti. Kaebusi menetlevad asutused peaksid seetõttu olema nõuetekohaselt varustatud ja piisava personaliga, et oma ülesandeid täita.

Suurema tõhususe ja reisijatele parema ligipääsetavuse tagamiseks tuleks parima tava kohaselt kehtestada tähtajad reisijatele vastamiseks. Näiteks teatis kaebuse kättesaamise kohta saadetakse hiljemalt kahe nädala jooksul ja lõplik vastus kolme kuu jooksul. Keerukate juhtumite korral võib riiklik täitevasutus pikendada oma äranägemisel kaebuse lahendamiseks kuluvat aega maksimaalselt kuue kuuni. Sellisel juhul tuleb reisijat teavitada põhjustest ja ajavahemikust, mis kuulub eeldatavasti menetluse lõpetamiseni. Kui riiklik täitevasutus on ühtlasi ka vaidluste kohtuvälise lahendamise organ, mis tegutseb vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2013/11/EL⁽¹⁾ sätestatud pädevustele, ei mõjuta ega asenda eespool soovitatud tähtajad mingil moel kõnealuse direktiiviga ette nähtud tähtaegu.

Määrusega ei ole kehtestatud tähtaega, mille jooksul peab reisija esitama oma kaebuse riiklikule täitevasutusele. Seega tuleb kohaldada siseriiklikes õigusaktides sätestatud tähtaegu isegi juhul, kui see tähendab, et tähtajad võivad liikmesriigiti erineda. Selleks, et tagada kaebuste tõhus menetlemine ning turvaline õiguslik keskkond raudtee-ettevõtjate ja muude võimalike asjaomaste ettevõtjate jaoks, teeb komisjon ettepaneku, et reisijatele soovitataks esitada kaebus mõistliku aja jooksul. Hea tava eeldab ka, et reisijat teavitatakse edasikaebamise võimalustest või muudest meetmetest, mida tuleb võtta juhul, kui ta ei nõustu juhtumi kohta tehtud otsusega.

8.2. Riiklike täitevasutuste koostöö piiriüleste kaebuste käsitlemisel (artikkel 31) ja pädeva riikliku täitevasutuse kindlaksmääramine

Peale koostööd käsitleva nõude ei sisalda määrus ühtegi erisätet piiriüleste kaebuste menetlemise kohta liikmesriikide vahel. Eesmärgiga kiirendada ja lihtsustada selliste kaebuste menetlemist soovitab komisjon järgida järgmisi häid tavasid.

Määruses on sätestatud raudtee-ettevõtjate kohustused. Reisija võib alati esitada kaebuse riiklikule täitevasutusele või muule määratud asutusele (artikli 30 lõige 2). Kaebuse tõhusaks ja tulemuslikuks menetlemiseks peaks reisija esitama kaebuse kohustuse väidetava rikkumise kohta raudtee-ettevõtja poolt selle liikmesriigi riiklikule täitevasutusele, kus on välja antud raudtee-ettevõtja tegevusluba.

Näiteks, kui kaebus on seotud raudteeõnnetusest põhjustatud surmajuhtumi või kahjuga, tuleks kaebus esitada selle liikmesriigi riiklikule täitevasutusele, kus on välja antud tegevusluba raudtee-ettevõtjale, kes oli reisija vedajaks õnnetusjuhtumi toimumise ajal. Kui kaebus on seotud puuduliku reisieelse teavitamisega, tuleks kaebus esitada selle liikmesriigi riiklikule täitevasutusele, kus on välja antud tegevusluba raudtee-ettevõtjale, kellega reisija sõlmis veolepingu, isegi kui leping sõlmiti vahendaja (nt piletimüüja, reisikorraldaja jne) kaudu. Kui kaebus on seotud abi osutamisega (karastusjoo- gid, eine või majutus), tuleks kaebus esitada selle liikmesriigi riiklikule täitevasutusele, kus on välja antud tegevusluba raudtee-ettevõtjale, kes vastutab artikli 18 kohase abi andmise eest.

Teataval juhul (nt keerulised juhtumid, mitut nõuet ja piiriülest reisimist hõlmavad juhtumid või näiteks juhul, kui õnnetus on toimunud väljaspool raudtee-ettevõtjale tegevusloa andnud liikmesriiki) võivad riiklikud täitevasutused ühiselt otsustada eespool nimetatud põhimõtetest kõrvale kalduda ja määrata omavahel kindlaks juhtiva täitevasutuse, eelkõige juhtumite puhul, kus on ebaselge, milline asutus on pädev, või kui selline otsus võiks hõlbustada või kiirendada kaebuse menetlemist. Kooskõlas määruse artiklis 31 sätestatud kohustustega peavad kõik riiklikud täitevasutused tegema juhtiva täitevasutusega koostööd ja andma asjakohast teavet, et hõlbustada kaebuse menetlemist (nt teabevahetus, abi dokumentide tõlkimisel, teabe esitamine juhtumiga seotud asjaolude kohta). Reisijat tuleb teavitada sellest, milline asutus on juhtiv asutus, ning see asutus toimib seejärel reisija jaoks ühtse kontaktpunktina.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/11/EL, 21. mai 2013, tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja direktiivi 2009/22/EÜ (ELT L 165, 18.6.2013, lk 14).

Kui kaebus on seotud kohustuse väidetava rikkumisega jaamaülema poolt, tuleks kaebus esitada selle liikmesriigi riiklikule täitevasutusele, kelle territooriumil juhtum aset leidis.

Selleks et tõhustada liikmesriikide täitevasutuste koostööd, peaks kõigi kaebuste menetlemist käsitlevate kokkulepetega olema tagatud, et määruse rikkumise korral võib karistuse määrata vähemalt ühe liikmesriigi täitevasutus.

IV

(Teave)

TEAVE EUROOPA LIIDU INSTITUTSIOONIDELT, ORGANITELT JA
ASUTUSTELT

EUROOPA KOMISJON

Euro vahetuskurss ⁽¹⁾

3. juuli 2015

(2015/C 220/02)

1 euro =

Valuuta	Kurss	Valuuta	Kurss	
USD	USA dollar	1,1096	CAD Kanada dollar	1,3961
JPY	Jaapani jeen	136,38	HKD Hongkongi dollar	8,6021
DKK	Taani kroon	7,4607	NZD Uus-Meremaa dollar	1,6581
GBP	Inglise nael	0,71020	SGD Singapuri dollar	1,4953
SEK	Rootsi kroon	9,3726	KRW Korea vonn	1 246,81
CHF	Šveitsi frank	1,0466	ZAR Lõuna-Aafrika rand	13,6359
ISK	Islandi kroon		CNY Hiina jüaan	6,8856
NOK	Norra kroon	8,8500	HRK Horvaatia kuna	7,5970
BGN	Bulgaaria leev	1,9558	IDR Indoneesia ruupia	14 792,54
CZK	Tšehhi kroon	27,145	MYR Malaisia ringit	4,1937
HUF	Ungari forint	315,48	PHP Filipiini peeso	49,988
PLN	Poola zlott	4,1955	RUB Vene rubla	61,8765
RON	Rumeenia leu	4,4832	THB Tai baat	37,482
TRY	Türgi liir	2,9873	BRL Brasiilia reaal	3,4584
AUD	Austraalia dollar	1,4747	MXN Mehhiko peeso	17,4240
			INR India ruupia	70,3917

⁽¹⁾ Allikas: EKP avaldatud viitekurss.

Euro käibemüntide uus liikmesriiki tähistav külg

(2015/C 220/03)



Belgia käibele lastava uue 2-eurose mälestusmündi liikmesriiki tähistav külg

Euro käibemündid on seadusliku maksevahendina kasutusel kogu euroalal. Müntidega ametialaselt tegelevate isikute ja laiema avalikkuse teavitamiseks avaldab komisjon kõikide uute euromüntide kujunduse kirjelduse⁽¹⁾. Vastavalt nõukogu 10. veebruari 2009. aasta järeldustele⁽²⁾ võivad euroala liikmesriigid ja riigid, kes on Euroopa Liiduga sõlminud euro käibemüntide käibelelaskmist käsitleva rahanduskokkuleppe, lasta käibele euro mälestusmünnte, eelkõige tingimusel, et mälestusmündina kasutatakse üksnes 2-eurost münti. Mälestusmüntide tehnilised näitajad vastavad tavaliste 2-euroste käibemüntide näitajatele, kuid nende liikmesriiki tähistaval küljel on mälestust jäädvustav motiiv, mis on riigi või Euroopa tasandil sümbolne.

Käibele laskev riik: Belgia

Motiiv: 2015 – Euroopa arenguaasta

Kujunduse kirjeldus: münti keskel on kujutatud maakera hoidvat kätt, mille ees on taim. Maakera kohal on kaarena kiri „2015 EUROPEAN YEAR FOR DEVELOPMENT”. Riigi tähis „BE” paikneb käe all ning rahapaja juhataja tunnus ja Brüsseli rahapaja tunnus, milleks on peangel Miikaeli kiivriga pea, käest vasakul.

Mündi välisringil on kujutatud Euroopa Liidu lipu 12 tähte.

Käibele lastav kogus: 250 000 münti

Käibelelaskmise aeg: september 2015

⁽¹⁾ Vt EÜT C 373, 28.12.2001, lk 1, kus on esitatud teave kõikide 2002. aastal käibele lastud müntide liikmesriiki tähistava külje kohta.

⁽²⁾ Vt majandus- ja rahandusküsimuste nõukogu 10. veebruari 2009. aasta järeldused ning komisjoni 19. detsembri 2008. aasta soovitus, mis käsitleb ühiseid suuniseid euro käibemüntide liikmesriike tähistavate külgede ja kõnealuste müntide emiteerimise kohta (ELT L 9, 14.1.2009, lk 52).

EUROOPA LIIDU KOHUS

EUROOPA KOHTU OTSUS,

4. juuni 2015,

ametlike puhkepäevade ja kohtutöö vaheaegade kohta

(2015/C 220/04)

EUROOPA KOHUS,

arvestades kodukorra artikli 24 lõikeid 2, 4 ja 6,

arvestades asjaolu, et selle sätte kohaselt tuleb koostada ametlike puhkepäevade nimekiri ja määrata kindlaks kohtutöö vaheaegade kuupäevad,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ametlike puhkepäevade nimekiri kodukorra artikli 24 lõigete 4 ja 6 tähenduses on järgmine:

- uusaasta,
- teine ülestõusmispüha,
- 1. mai,
- taevaminemispüha,
- teine nelipüha,
- 23. juuni,
- 15. august,
- 1. november,
- 25. detsember,
- 26. detsember.

Artikkel 2

Ajavahemikul 1. novembrist 2015 kuni 31. oktoobrini 2016 on kohtutöö vaheaegade kuupäevad kodukorra artikli 24 lõigete 2 ja 6 tähenduses kindlaks määratud järgmiselt:

- jõulud 2015: esmaspäevast, 21. detsembrist 2015 kuni pühapäeva, 10. jaanuarini 2016;
- lihavõtted 2016: esmaspäevast, 21. märtsist 2016 kuni pühapäeva, 3. aprillini 2016;
- suvi 2016: reedest, 22. juulist 2016 kuni pühapäeva, 4. septembrini 2016.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Luxembourg, 4. juuni 2015.

kohtusekretär

A. CALOT ESCOBAR

president

V. SKOURIS

V

(Teated)

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

EUROOPA KOMISJON

Elteatis koondumise kohta

(Juhtum M.7664 – Schibsted Distribusjon / Amedia Distribusjon / Helthjem)

Võimalik lihtsustatud korras menetlemine

(EMPs kohaldatav tekst)

(2015/C 220/05)

24. juunil 2015 sai komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004⁽¹⁾ artiklile 4 vastava teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja Amedia Distribusjon AS, mis on täielikult ettevõtjale Amedia AS (Norra) kuuluv tütarettevõtja, omandab koos ettevõtjaga Schibsted Distribusjon AS, mis on täielikult ettevõtjale Schibsted ASA (Norra) kuuluv tütarettevõtja, ühiskontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b ja artikli 3 lõike 4 tähenduses ettevõtja Helthjem AS (Norra) üle ühissetevõtjana käsitatava uue ettevõtja aktsiate märkimise teel aktsiaemissioonil.
- Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist.
 - Amedia Distribusjon AS levitab Amedia Asi ja kolmandate osapoolte ajalehti ja muud trükimaterjali. Amedia AS on Norra meediagrupp, mida kontrollivad Telenor ASA ja Landsorganisasjonen i Norge (Norra ametiühingute konföderatsioon);
 - Schibsted Distribusjon AS levitab Schibsted ASA ja kolmandate osapoolte ajalehti ja muud trükimaterjali. Schibsted ASA on rahvusvaheline meediagrupp;
 - Helthjem AS hakkab tegelema pakkide kättetoimetamisega Norras.
- Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda ühinemismääruse reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud. Vastavalt komisjoni teatisele lihtsustatud korra kohta teatavate koondumiste menetlemiseks vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 139/2004⁽²⁾ tuleks märkida, et käesolevat juhtumit on võimalik käsitleda kõnealuses teatises sätestatud korra kohaselt.
- Komisjon kutsub huvitatud kolmandaid isikuid esitama oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

Komisjon peab märkused kätte saama kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkusi võib saata komisjonile faksi (+32 22964301), elektronposti (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) või postiga järgmisel aadressil (lisada viitenumber M.7664 – Schibsted Distribusjon / Amedia Distribusjon / Helthjem):

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1 („ühinemismäärus“).

⁽²⁾ ELT C 366, 14.12.2013, lk 5.

Eelteatis koondumise kohta
(Juhtum M.7630 – FedEx / TNT Express)
(EMPs kohaldatav tekst)
(2015/C 220/06)

1. 26. juunil 2015 sai Euroopa Komisjon nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004⁽¹⁾ artiklile 4 vastava teatise kavandatava koondumise kohta, mille raames ettevõtja FedEx Corporation („FedEx”, Ameerika Ühendriigid) omandab ainukontrolli ühinemismääruse artikli 3 lõike 1 punkti b tähenduses ettevõtja TNT Express NV („TNT”, Madalmaad) üle 7. aprillil 2015 väljakuulutatud avalikul pakkumisel.
2. Asjaomaste ettevõtjate majandustegevus hõlmab järgmist:
 - FedEx: rahvusvahelised väikepakkide kättetoimetamise teenused, ekspedeerimis- ja kaubaveoteenused oma integreeritud ülemaailmse võrgustiku kaudu;
 - TNT: rahvusvahelised väikepakkide kättetoimetamise teenused, kaubaveo- ja ekspedeerimisteenused.
3. Komisjon leiab pärast teatise esialgset läbivaatamist, et tehing, millest teatatakse, võib kuuluda ühinemismääruse reguleerimisalasse, kuid lõplikku otsust selle kohta ei ole veel tehtud.
4. Komisjon kutsub huvitatud kolmandaid isikuid esitama oma võimalikke märkusi kavandatava toimingu kohta.

Komisjon peab märkused kätte saama kümne päeva jooksul pärast käesoleva dokumendi avaldamist. Märkusi võib saata komisjonile faksi (+32 22964301), elektronposti (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) või postiga järgmisel aadressil (lisada viitenumber M.7630 – FedEx / TNT Express):

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussels
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1 („ühinemismäärus”).

ISSN 1977-0898 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5171 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET