

# Euroopan unionin virallinen lehti

# C 220



Suomenkielinen laitos

## Tiedonantoja ja ilmoituksia

58. vuosikerta

4. heinäkuuta 2015

Sisältö

### II Tiedonannot

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDONANNOT

#### **Euroopan komissio**

2015/C 220/01	Komission tiedonanto – Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 tulkintaa koskevat suuntaviivat ....	1
---------------	---	---

### IV Tiedotteet

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDOTTEET

#### **Euroopan komissio**

2015/C 220/02	Euron kurssi .....	11
2015/C 220/03	Eurokolikoiden uusi kansallinen puoli .....	12

#### **Euroopan unionin tuomioistuin**

2015/C 220/04	Unionin tuomioistuimen päätös, 4 päivänä kesäkuuta 2015, virallisista vapaapäivistä ja tuomioistuimen lomakausista .....	13
---------------	--	----

**FI**

V Ilmoitukset

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

**Euroopan komissio**

2015/C 220/05	Ennakoilmoitus yrityskestästä (Asia M.7664 – Schibsted Distribusjon / Amedia Distribusjon / Helthjem) – Yksinkertaistettuun menettelyyn mahdollisesti soveltuva asia <sup>(1)</sup> ..... 14
2015/C 220/06	Ennakoilmoitus yrityskestästä (Asia M.7630 – FedEx / TNT Express) <sup>(1)</sup> ..... 15

---

<sup>(1)</sup> ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

## II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA  
VIRASTOJEN TIEDONANNOT

## EUROOPAN KOMISSIO

## KOMISSIION TIEDONANTO

**Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 tulkintaa koskevat suuntaviivat**

(2015/C 220/01)

## JOHDANTO

Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23 päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1371/2007<sup>(1)</sup>, jäljempänä 'asetus', tuli voimaan 3. joulukuuta 2009. Sen tavoitteena on suojata rautatieliikenteen matkustajien oikeudet unionissa, etenkin matkan keskeytyessä, ja parantaa rautateiden matkustajaliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta. Tämän on puolestaan tarkoitus lisätä rautatieliikenteen käyttöä suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Komissio totesi asetuksen soveltamisesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle 14. elokuuta 2013 antamassaan kertomuksessa<sup>(2)</sup>, että se aikoo tarkastella lyhyellä aikavälillä tulkitsevien suuntaviivojen hyväksymistä helpottaakseen ja parantaakseen asetuksen soveltamista ja edistääkseen parhaita käytänteitä<sup>(3)</sup>.

Näissä suuntaviivoissa on tarkoitus käsitellä niitä kysymyksiä, joita kansalliset täytäntöönpanoelimet, matkustajat ja matkustajajärjestöt (myös vammaiset ja/tai liikuntarajoitteiset sekä heidän etujaan ajavat järjestöt), Euroopan parlamentti ja toimialan edustajat tuovat useimmin esiin.

Komissio antaa tässä tiedonannossa lisäselvityksiä useisiin asetuksen säännöksiin sekä ohjeita parhaista käytänteistä. Siinä ei pyritä käsittelemään kattavasti kaikkia säännöksiä eikä siinä anneta mitään uusia säännöksiä. On myös syytä huomata, että EU:n lainsäädännön tulkinta on viime kädessä Euroopan unionin tuomioistuimen tehtävä.

## 1. ASETUKSEN SOVELTAMISALA

## 1.1 Asetuksen soveltamisala suhteessa kolmansien maiden kuljettajiin

Asetuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaan "asetusta sovelletaan koko yhteisössä yhden tai useamman, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY<sup>(4)</sup> mukaisesti toimiluvan saaneen rautatieyrityksen tuottamiin kaikkiin rautatiematkoihin ja -palveluihin". Asetusta ei sovelleta matkoihin ja palveluihin, jotka suoritetaan kolmansien maiden alueella. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU<sup>(5)</sup> (jolla direktiivi 95/18/EY on korvattu) 17 artiklan 4 kohdassa todetaan, että "yrityksellä ei ole lupaa harjoittaa [...] rautatieliikennettä, jos sille ei ole myönnetty [...] asianmukaista toimilupaa". Direktiivin 17 artiklan 1 kohdan mukaan yritys voi hakea toimilupaa siinä jäsenvaltiossa, johon se on sijoittautunut.

Edellä todetun seurauksena sellainen kolmannen maan kuljettaja, jolla ei ole vakiintunutta toimipaikkaa missään jäsenvaltiossa, ei voi harjoittaa rautateiden henkilöliikennettä unionin alueella. Jos rajat ylittävien palvelujen lähtö- tai saapumispaiikka on kolmannessa maassa, vetopalveluista on unionin alueella huolehdittava yrityksen, jolla on toimilupa jossakin jäsenvaltiossa. Yritysten, joille jäsenvaltiot ovat antaneet toimiluvan, on noudatettava asetuksen säännöksiä, ja ne voidaan saattaa asetuksen nojalla vastuuseen myös silloin, kun rautatievaunu kuuluu kolmannen maan yritykselle.

<sup>(1)</sup> EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

<sup>(2)</sup> COM(2013) 587 final, 14.8.2013.

<sup>(3)</sup> Ks. 14.8.2013 annetun kertomuksen 5.1. kohta.

<sup>(4)</sup> EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70. Laadittu uudelleen yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/34/EU (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>(5)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

## 1.2 Poikkeukset

### 1.2.1 Rautateiden matkustajaliikenteen kotimaanpalveluihin 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti myönnettäviä poikkeuksia koskevat kysymykset

Asetuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää kotimaanpalveluihin, myös pitkän matkan kotimaanpalveluihin, poikkeuksia asetuksen useimpien säännösten soveltamisesta rajoitetuksi ajaksi (viiden vuoden ajanjaksoksi, joka voidaan uusida kahdesti, eli enintään 15 vuodeksi). Asetuksessa ei kuitenkaan täsmennetä, minkä aikaa asetuksen voimaantulosta tällaisia poikkeuksia voidaan myöntää.

Asetuksen 2 artiklan 4 kohtaa olisi kuitenkin tulkittava ottaen huomioon asetuksen johdanto-osan 25 kappale, jossa selitetään, että väliaikaisia poikkeuksia kotimaan pitkän matkan matkustajaliikenteen palveluihin olisi voitava myöntää, koska joillakin rautatieyrityksillä saattaa olla vaikeuksia soveltaa kaikkia säännöksiä asetuksen voimaantulosta alkaen, joten niitä olisi voitava siirtää soveltamaan vaiheittain. Tästä syystä uusia poikkeuksia ei pitäisi myöntää enää usean vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta.

Lisäksi poikkeusten enimmäiskesto, joka rajataan ajallisesti 2 artiklan 4 kohdassa, ei voida ylittää, eli poikkeuksia ei voida soveltaa 3. joulukuuta 2024 jälkeen (15 vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta).

### 1.2.2 Rajat ylittäviin rautatieliikennepalveluihin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisissa liikenteessä 2 artiklan 5 kohdan mukaisesti myönnettäviä poikkeuksia koskevat kysymykset

Asetuksen 2 artiklan 5 kohdassa viitataan yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettuun neuvoston direktiiviin 91/440/ETY<sup>(1)</sup> sisältyviin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen määritelmiin. Direktiivi 91/440/ETY on kumottu ja korvattu direktiivillä 2012/34/EU, ja direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 6 ja 7 kohdan määritelmässä rajat ylittävät palvelut nimenomaisesti sisältyvät kaupunki-, esikaupunki- ja alueelliseen liikenteeseen.

Säännöstä, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää kaupunki-, esikaupunki- ja alueellista liikennettä koskevia poikkeuksia, voidaan soveltaa valtioiden rajat ylittäviä alueita tai taajama-alueita palvelemaan liikenteeseen. On jäsenvaltioiden vastuulla määritellä kyseiset palvelut 2 artiklan 5 kohdassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti (toisin sanoen päättää, mitkä palvelut voidaan luokitella kaupunki- ja esikaupunki- ja mitkä alueellisen liikenteen palveluiksi). Jäsenvaltioita kehoitetaan kuitenkin myöntämään kaikki asetuksen mukaiset oikeudet rajat ylittävän kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajille, toisin sanoen olemaan käyttämättä kyseisiä palveluja koskevia poikkeuksia. Se vastaa asetuksen johdanto-osan toisessa kappaleessa nimenomaisesti mainittua tavoitetta, joka koskee korkeatasoisen kuluttajansuojan saavuttamista liikenteen alalla. Siten myös varmistettaisiin kaikkien kansainvälisten palvelujen tasavertainen kohtelu.

### 1.2.3 Sellaisiin palveluihin tai matkoihin, joista osa tapahtuu unionin ulkopuolella, 2 artiklan 6 kohdan mukaisesti myönnettäviä poikkeuksia koskevat kysymykset

Direktiivin 2 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat myöntää poikkeuksia asetuksen säännösten soveltamisesta enintään viideksi vuodeksi tiettyihin palveluihin tai matkoihin, joiden merkittävä osa tapahtuu unionin ulkopuolella. Mainitussa 2 artiklan 6 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat uusia poikkeusluvan alkuperäisen enimmäiskestoajan, mutta siinä ei täsmennetä, miten monta kertaa tämä voidaan tehdä.

Komissio katsoo, että 2 artiklan 6 kohdan tarkoituksena on antaa jäsenvaltioille riittävästi aikaa mukauttaa suhteitaan kolmansiin maihin (esim. tarkistaa kahdenväliset sopimuksensa) siltä osin kuin on kyse asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaisista jäsenvaltioiden alueella sovellettavista vaatimuksista. Koska tavoitteena on saavuttaa kuluttajansuojan korkea taso unionissa (johdanto-osan 24 kappale), 2 artiklan 6 kohdan nojalla myönnettäviä poikkeuksia ei saisi pitää rajoittamattomasti uusittavissa olevina. Matkustajien olisi voitava asteittain hyödyntää asetuksen mukaisia oikeuksiaan matkan niillä osilla, jotka tapahtuvat jäsenvaltioiden alueella, vaikka merkittävä osa palvelusta tai matkasta tapahtuisikin unionin ulkopuolella.

### 1.2.4 Asetuksen soveltaminen rautatiematkoihin, joihin sisältyy poikkeusten alaisia palveluja (2 artiklan 4, 5 ja 6 kohta)

Komissio totesi asetuksen soveltamista koskevan kertomuksensa päätelmissä, että ”poikkeusten laaja myöntäminen estää vakavalla tavalla asetuksen tavoitteiden saavuttamista”<sup>(2)</sup>. Poikkeusten laajan soveltamisen vuoksi on vaikeaa luoda tasapuoliset toimintaedellytykset rautatieyrityksille kaikkialla unionissa ja rautatiematkustajat jäävät vaille oikeusvarmuutta eivätkä pysty hyödyntämään oikeuksiaan täysimääräisesti.

Asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään, että asetusta sovelletaan koko unionissa yhden tai useamman rautatieyrityksen tuottamiin kaikkiin rautatiematkoihin ja -palveluihin. Rautatiematka on ymmärrettävä matkustajan näkökulmasta matkustajien kuljettamiseksi lähtöpaikasta määräpaikkaan sellaisen kuljetussopimuksen mukaisesti, johon kuuluu vähintään yksi rautatieliikennepalvelu. Rautatieliikennepalvelu on rautatieyrityksen kahden tai useamman paikan välillä liikennöimä palvelu, ja se voidaan luokitella kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen palveluksi, alueelliseksi, kansalliseksi tai kansainväliseksi (rajat ylittäväksi) liikennepalveluksi.

<sup>(1)</sup> EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(2)</sup> Ks. 14.8.2013 annetun kertomuksen 4 kohta.

Tässä yhteydessä voi olla epäselvää, voiko matkustaja ollessaan kansainvälisellä matkalla (eli matkalla, jolla ylitetään vähintään yhden jäsenvaltion raja), jolla käytetään sekä poikkeusten piiriin kuuluvia että kuulumattomia palveluja, hyödyntää matkustajien oikeuksia koko matkan aikana vai pelkästään matkansa niillä osilla, jotka eivät kuulu poikkeusten piiriin.

Matkustaja, joka on tehnyt kuljetussopimuksen kansainvälistä matkaa varten unionissa, odottaa saavansa saman, unionin matkustajien oikeuksia koskevan lainsäädännön mukaisen suojan koko matkansa ajan. Eritasoisien suojan tarjoaminen poikkeusten piiriin kuuluvilla ja kuulumattomilla samaan sopimukseen sisältyvillä matkan osilla aiheuttaisi sekaannusta, heikentäisi oikeusvarmuutta ja olisi haitallista matkustajien oikeuksien kannalta. Se olisi vastoin asetuksen tavoitteita ja erityisesti tavoitetta, jolla pyritään varmistamaan korkeatasoinen suoja kaikille matkustajille unionissa tapahtuvilla kansainvälisillä matkoilla, joihin ei asetuksen nojalla voida myöntää poikkeusta. Se johtaisi myös kansainvälisellä matkalla olevien matkustajien eriarvoiseen kohteluun sen mukaan, sisältyykö heidän matkaansa poikkeuksen alaisia kotimaan palveluja vai ei.

Rautatieyrityksiä olisi sen vuoksi kannustettava tarjoamaan asetuksen mukaisesti myönnettävä suoja kaikille matkustajille, joiden kanssa ne ovat tehneet kuljetussopimuksen rajat ylittävää matkaa varten unionissa, myös niille matkan osille, jotka toteutetaan 2 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti myönnettyjen poikkeusten piiriin kuuluvilla palveluilla.

## 2. MÄÄRITELMÄT

### 2.1 Käsite ”kuljettaja” (3 artiklan 2 kohta) ja intermodaalikuljetukset

”Kuljettajan” määritelmä sisältyy sekä asetukseen että 9. kesäkuuta 1999 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) liitteen A ”Yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV)” 3 artiklaan.

Asetuksen liitteeseen I on otettu suurin osa CIV:n määräyksistä, mutta ei sen 3 artiklaa<sup>(1)</sup>. Tämä tarkoittaa sitä, että EU:n lainsäätäjät on katsonut asianmukaiseksi luoda oma, EU:n oikeudellisiin puitteisiin mukautettu määritelmä.

Asetuksen 3 artiklan 2 kohdassa rajoitetaan kuljettajat tarkoittamaan rautatieyrityksiä. Jos rautatieliikenteen vakavien häiriöiden vuoksi rautatieyritykset eivät pysty tarjoamaan uudelleenreititystä, vaan se voidaan hoitaa vain jollakin toisella kulkuneuvolla, sopimusperusteinen vastuu on edelleen rautatieyrityksellä, jonka kanssa sopimus on tehty ja joka on edelleen matkustajan pääasiallinen yhteystaho<sup>(2)</sup>.

### 2.2 Käsite ”viivästyminen” (3 artiklan 12 kohta)

Asetuksen 3 artiklan 12 kohdassa määritellään viivästyminen ”eroksi sen ajan, jolloin matkustajan oli julkaistun aikataulun mukaisesti määrä saapua, ja hänen tosiasiallisen tai arvioidun saapumisaikansa välillä”. Viivästykset viittaavat näin ollen aina matkustajan matkan eivätkä junan viivästyminen. Käytännössä viivästyksen keston laskemiseen käytetään matkalipussa ilmoitettua junan saapumisaikaa lopulliseen määränpäähän.

Monimutkaisempi tilanne voi kuitenkin ilmetä matkoilla, jotka käsittävät useita palveluja ja/tai useita kuljettajia, ja jos matkustaja menettää häiriön vuoksi jonkin jatkoyhteyden. Tällaisessa tapauksessa matkustaja voi joutua menemään seuraavalla aikataulun mukaisella junayhteydellä päästäkseen määränpäähän. Siinäkin tapauksessa, että kyseinen juna kulkee aikataulussa, matkustaja voi saapua lopulliseen määränpäähän huomattavasti myöhässä verrattuna alkuperäiseen aikataulun mukaiseen saapumisaikaan. Tällaisessa tapauksessa saapumisen viivästyminen määritetään sen ajan perusteella, jolloin matkustaja tosiasiallisesti saapuu lopulliseen määränpäähän, jos matkustaja oli tehnyt matkaansa varten yhden kuljetussopimuksen. Tämä tulkinta pätee myös tilanteissa, joissa matkustaja uudelleenreititetään.

## 3. KULJETUSSOPIMUS, TIEDOTUS JA LIPUT

### 3.1 Matkaa koskevat tiedot

#### 3.1.1 Reaaliaikaiset tiedot (8 artiklan 2 kohta)

Asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti ”rautatieyritysten on annettava matkustajille matkan aikana vähintään liitteessä II olevassa II osassa mainitut tiedot”. Niitä ovat muun muassa tiedot viivästyksistä ja tärkeimmistä junayhteyksistä, myös muiden rautatieyritysten tarjoamista yhteyksistä. Asiassa C-136/11<sup>(3)</sup> Euroopan unionin tuomioistuimen selvensi, että ”rataverkon haltija on velvollinen asettamaan ketään syrjimättömällä tavalla rautatieyritysten saataville muiden rautatieyritysten junia koskevia reaaliaikaisia tietoja siltä osin kuin tällaiset junat ovat asetuksen (EY) N:o 1371/2007 liitteessä II olevassa II osassa tarkoitettuja tärkeimpiä junayhteyksiä”. Vaikka vastuu viivästyksistä, peruutuksista ja junayhteyksistä tiedottamisesta matkustajille on rautatieyrityksillä, myös rataverkon haltijoilla on näin ollen velvollisuus antaa rautatieyrityksille kaikki tarvittavat reaaliaikaiset tiedot.

<sup>(1)</sup> Liite I alkaa CIV:n 6 artiklasta.

<sup>(2)</sup> Ks. myös liitteessä I olevan 31 artiklan 3 kohta, jossa todetaan, että vastuu matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta säilyy kuljettajalla myös silloin, jos matkustajia poikkeuksellisissa olosuhteissa kuljetetaan jollakin rautatieliikennettä korvaavalla kulkuneuvolla.

<sup>(3)</sup> Unionin tuomioistuimen tuomio (ensimmäinen jaosto) 22.11.2012 asiassa C-136/11, Westbahn Management GmbH v. ÖBB-Infrastruktur AG.

### 3.1.2 Tavat, joilla matkaa koskevia tietoja annetaan matkustajille

Asetuksen 10 artiklan (Matkatietojärjestelmät ja varausjärjestelmät) mukaan rautatieyritysten ja lipunmyyjien on käytettävä rautatieliikenteen tietokonepohjaista tieto- ja varausjärjestelmää, jonka rautatieyritykset voivat perustaa kyseisessä artiklassa esitettyjen menettelyjen mukaisesti. Asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa todetaan, että rautatieyritysten ja lipunmyyjien velvollisuutta antaa pyynnöstä matkustajille ainakin liitteessä II olevassa I osassa mainitut tiedot sovelletaan rajoittamatta asetuksen 10 artiklaa. Velvollisuus antaa tietoja ei näin ollen ole riippuvainen tietokonepohjaisen järjestelmän perustamisesta eikä myyntikanavasta.

Tiedot, joita ei voida toimittaa tietokonepohjaisella järjestelmällä, on toimitettava vaihtoehtoisilla tavoilla, vammaisille käyttökelpoisessa muodossa (8 artiklan 3 kohta).

## 3.2 Matkalippuihin ja polkupyörien kuljettamiseen liittyvät kysymykset

### 3.2.1 Matkalippujen ja sähköisten matkakorttien muoto ja sisältö (4 artikla ja liitteessä I oleva 7 artikla)

Asetuksen 4 artiklan mukaisesti lippujen toimittamiseen sovelletaan asetuksen liitteeseen I (II ja III osa) sisältyviä yhtenäisiä oikeussäännöksiä (CIV). Yhtenäisten oikeussäännösten 7 artiklassa säädetään joustavuudesta lipun muodon ja sisällön osalta. Siinä luetellaan annettavat vähimmäistiedot, mutta muuten tietojen muoto ja sisältö voidaan valita, kunhan ne vastaavat yleisiä kuljetusehtoja. Sähköinen matkakortti olisi näin ollen katsottava matkalipuksi, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

1. Rautatieyritys, jonka kanssa kuljetussopimus on tehty, tai peräkkäiset rautatieyritykset, jotka ovat kyseisen sopimuksen perusteella vastuuvollisia (asetuksen 3 artiklan 2 kohta), voidaan yksilöidä sähköiseen korttiin tallennetuista tiedoista. Keskinäisesti voimassa olevissa lipuissa (vaihtolipuissa) ja avoimissa lipuissa (esim. InterRail) ei voida aina ilmoittaa yksittäisten rautatieyritysten nimeä. Tällaisessa tapauksessa nimi voidaan korvata käyttämällä esimerkiksi ilmausta ”kaikki InterRail-järjestelmään osallistuvat yritykset” tai yhteistä tunnusta.

Yksityiskohtaisten tietojen puuttuminen kuljettajasta tietyn matkan osalta ei kuitenkaan saa johtaa avoimuuden puutteeseen. Matkustajien on saatava asianmukaista tietoa oikeuksistaan ja siitä, miten ja mihin voi valittaa matkustushäiriöiden tapauksessa; ja

2. Siinä on oltava viittaus yhtenäisiin oikeussäännöksiin sekä ilmoitukset, joilla näytetään toteen kuljetussopimuksen tekeminen ja sen sisältö.

Liitteessä I olevan 7 artiklan 5 kohdassa todetaan nimenomaisesti, että matkalippu voi olla elektronisten tietotallenteiden muodossa, jos kyseiset tiedot voidaan muuntaa luettaviksi kirjoitusmerkeiksi. Kuljetussopimuksen teko hetki voi vaihdella. Jotkin elektroniset kortit aktivoidaan, kun lippu ostetaan, mutta joissakin tapauksissa yksittäiset matkat tai matkan osat voidaan aktivoida matkan alussa validoimalla lippu junaan astuttaessa tai juuri ennen junaan astumista.

### 3.2.2 Lippujen saatavuus

Asetuksen 9 artiklan 2 kohdassa säädetään, että rautatieyritysten on toimitettava lippuja matkustajille kyseisessä kohdassa täsmennetyistä myyntipisteistä vähintään yhden välityksellä. Useimmat yritykset tarjoavat lippuja useamman kuin yhden myyntikanavan kautta. Erityisesti tiettyjä edullisia lippuja saattaa kuitenkin olla saatavissa vain yhden ainoan kanavan (esim. internetin) kautta, mikä saattaa estää tiettyjä käyttäjäryhmiä hankkimasta niitä. Jotta varmistetaan lippujen mahdollisimman laaja saatavuus matkustajille, komissio suosittaa, että rautatieyritykset tarjoavat vähintään kaikkein keskeisimpiä lippuja kaikkien myyntikanaviensa kautta eli muun muassa lippumyymälöissä, lipunmyyntiautomaateissa ja junissa. Lisäksi rautatieyritysten on 8 artiklan 1 kohdan ja liitteessä II olevan I osan mukaisesti annettava matkustajille tietoa eri kanavien kautta saatavista lipuista ja niiden hinnoista. Rautatieyritysten on 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti tarjottava suoria lippuja, jos niiden kaupalliset sopimukset ja käytettävissä olevat tiedot sen mahdollistavat.

Lippuja on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla. Suora tai välillinen kansalaisuuteen perustuva syrjintä on SEUT-sopimuksen 18 artiklan vastaista.

### 3.2.3 Polkupyörien kuljettaminen (5 artikla)

Asetuksen 5 artiklan mukaan rautatieyritysten on annettava matkustajille mahdollisuus tuoda junaan polkupyöriä tietyin edellytyksin (esim. tilarajoitukset, palveluun liittyvät vaatimukset, käsittelyn helppous ja mahdollisesti korvausta vastaan). Asetuksen liitteessä II säädetään myös, että rautatieyritysten on annettava matkustajille ennen matkaa tietoa polkupyörien kuljetusmahdollisuudesta. Euroopan pyöräilyjärjestö (*European Cyclists' Federation, ECF*) on laatinut esimerkkiluettelon polkupyörän kuljettamista koskevistä hyvistä käytännöistä<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/130418\\_Bike-carriage-on-long-distance-trains\\_Good-practice\\_Final-ECF-paper.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/130418_Bike-carriage-on-long-distance-trains_Good-practice_Final-ECF-paper.pdf)

#### 4. VASTUU, VIIVÄSTYMISET, JUNAYHTEYDEN MENETTÄMINEN JA LIIKENNEPALVELUN PERUUTTAMINEN

##### 4.1 Rautatieyrityksen vastuun ja vakuutuksen kattavuus (11 ja 12 artikla)

Asetuksen 11 ja 12 artiklan mukaisesti rautatieyritysten on pystyttävä kattamaan vastuunsa, erityisesti silloin, kun onnettomuus aiheuttaa kuolemantapauksia tai loukkaantumisia. Direktiivin 2012/34/EU 22 artiklassa säädetään lisäksi, että yksi toimiluvan saamisen edellytyksistä on, että rautatieyrityksellä on ”riittävät vakuutukset tai riittävät markkinaehtoiset takuut, jotta se voi kattaa kansallisen ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti korvausvelvollisuutensa onnettomuustilanteissa [...]”. Sen määrittämiseksi, mikä on ”riittävä” kattavuus, rautatieyrityksen olisi arvioitava riskinsä esimerkiksi kuljetettujen matkustajien lukumäärien tai mahdollisten onnettomuusmäärien perusteella. Kuten asetuksen soveltamista koskevassa kertomuksessa todetaan, tarkasteltujen rautatieyritysten osalta kattavuus vaikuttaa riittävältä <sup>(1)</sup>.

Asetuksen liitteessä I olevan 30 artiklan mukaisesti jäsenvaltiot voivat määrittää rautatieonnettomuudesta aiheutuvasta matkustajan kuolemasta tai ruumiinvammasta maksettavan korvauksen määrän, mutta korvauksen enimmäismäärä matkustajaa kohti ei voi olla vähemmän kuin 175 000 laskentayksikköä <sup>(2)</sup>. Kansallisessa lainsäädännössä olisi sen vuoksi edellytettävä tämän vaatimuksen mukaista kattavuuden tasoa, jota sovelletaan kaikkiin palveluihin, niin kansallisiin kuin kansainvälisiin, asetuksen 11 ja 12 artiklan mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat asettaa vahingonkorvauksille myös korkeamman enimmäismäärän. Rautatieyritysten vastuu henkilövahingoista, vahingonkorvauksista, joita voidaan maksaa, ja korvausvaateiden laajuus on määriteltävä kansallisessa lainsäädännössä.

##### 4.2 Korvaus, uudelleenreititys ja hinnan korvaaminen

###### 4.2.1 Korvaus ja uudelleenreititys tai matkalipun hinnan korvaaminen useasta osasta koostuvilla matkoilla (16 ja 17 artikla)

Asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”rautatieyritysten ja lipunmyyjien on tarjottava lippuja ja suoria lippuja, jos niitä on saatavilla, ja otettava vastaan varauksia”.

Matkustajilla on oikeus hinnan palautukseen tai uudelleenreititykseen (16 artikla) tai viivästyskorvaukseen prosentiosuutena lipun hinnasta kaikki lisämaksut mukaan luettuina (17 artikla) ainoastaan, jos ”kuljetussopimuksen mukaiseen lopulliseen määräpaikkaan” saavutaan yli 60 minuuttia viivästyneenä. Tämä saattaa aiheuttaa ongelmia matkoilla, joihin liittyy jatkoysteys ja mahdollisesti eri kuljettajia, ja erityisesti jos matkustaja, joka olisi halunnut hankkia yhden kuljetussopimuksen, ei ole saanut koko matkan kattavaa yhtenäistä lippua vaan erilliset liput matkan eri osia varten. Yksi kuljetussopimus voi 4 artiklan sekä liitteessä I olevan 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti koostua myös erillisistä lipuista. Matkustajan ja rautatieyrityksen välisissä sopimusjärjestelyissä olisi selkeästi määriteltävä, matkustaako matkustaja yhden sopimuksen vai erillisten sopimusten puitteissa.

Kuten asetuksen 3 artiklan 10 kohdassa määritellään, yhden sopimuksen puitteissa myytyjä erillisiä lippuja olisi pidettävä ”suorana lippuna”, kun ne ”vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten”. Matkustajat, joilla on erilliset liput yhden kuljetussopimuksen nojalla, voivat vaatia 16 ja 17 artiklassa myönnettyjä oikeuksia, jos heidän saapumisensa lopulliseen määräpaikkaansa viivästyy yli 60 minuuttia, vaikka viivästykset yksittäisillä matkan osilla olisivat alle 60 minuuttia. (Ks. myös viivästymisiä koskeva kohta 2.2.) Kuten 27 artiklassa säädetään, ongelmatapauksissa ”matkustaja voi tehdä valituksen mille tahansa osallisena olleelle rautatieyritykselle”, eikä hänen tarvitse ottaa yhteyttä kuhunkin matkaan osallisena olleeseen yritykseen erikseen. Asianomaisten rautatieyritysten on tehtävä yhteistyötä valitusten käsittelemiseksi.

###### 4.2.2 Oikeus korvaukseen ylivoimaisen esteen tapauksessa

Euroopan unionin tuomioistuimen tuomiossa 26. syyskuuta 2013 asiassa C-509/11 selvennettiin, että ylivoimaisen esteen periaatetta ei voida soveltaa asetuksen 17 artiklan mukaisiin vahingonkorvauksiin oikeuttavien viivästymisten, junayhteyden menettämisen ja liikennepalvelun peruuttamisen yhteydessä.

Tuomioistuin totesi erityisesti, että asetukseen ei sisälly lauseketta, joka rajoittaisi 17 artiklan mukaista rautatieyritysten velvollisuutta korvata matkalipun hinta ylivoimaisen esteen tapauksessa. Tuomioistuimen tuomion mukaan 17 artiklassa vahvistetusta **kiinteämääräisestä korvauksesta** silloin, kun palvelua ei voida tarjota kuljetussopimuksen mukaisesti, ei voida vapautua ylivoimaisen esteen tapauksessa, koska kyseiseen artiklaan ei sisälly vastaavaa lauseketta. Liitteessä I olevien yhtenäisten oikeussäännösten 32 artiklan 2 kohta puolestaan koskee kuljettajan vastuuta junan myöhästymisestä tai peruuntumisesta aiheutuvasta yksilöidystä vahingosta, josta olisi haettava korvausta tapauskohtaisesti.

<sup>(1)</sup> Ks. kertomuksen kohta 2.8.2.

<sup>(2)</sup> Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) 9 artiklan mukaisesti liitteissä tarkoitetut laskentayksiköt ovat Kansainvälisen valuuttarahaston määrittämiä erityisiä nosto-oikeuksia.

Rautatieyrityksellä ei näin ollen ole oikeutta sisällyttää yleisiin kuljetusehtoihinsa lauseketta, jonka nojalla se vapautuisi 17 artiklan mukaisesta korvausvelvollisuudestaan, jos viivästyminen johtuu ylivoimaisesta esteestä tai jostakin yhtenäisten oikeussäännösten 32 artiklan 2 kohdassa luetellusta syystä. Näin ollen matkustajilla on oikeus rautatieyhtiöiden maksamiin korvauksiin myös ylivoimaisen esteen tapauksissa. Tältä osin rautatieliikenne poikkeaa muista liikennemuodoista (ks. erityisesti tuomion 47 kohta). Kuten komissio ilmoitti vuonna 2013 antamassaan kertomuksessa <sup>(1)</sup>, se aikoo kuitenkin tarkastella mahdollisuutta kohdella rautatiealaa samalla tavalla kuin muita liikennemuotoja, eli matkustajille ei korvattaisi viivästyksiä tapauksissa, jotka johtuvat odottamattomista ja väistämättömistä tapahtumista.

#### 4.2.3 Käsite ”vastaavat kuljetusehdot” matkan jatkamisen tai uudelleenreitityksen tapauksissa (16 artiklan b ja c alakohta)

Kuljetusehdoissa määritellään niiden kuljetuspalvelujen ominaiset piirteet, jotka kuljettaja tarjoaa rautatieyrityksen tai lipunmyyjän ja matkustajan välisen kuljetussopimuksen nojalla. Kun matkustajalle tarjotaan asetuksen 16 artiklan b ja c alakohdan mukaisesti mahdollisuus matkan jatkamiseen tai uudelleenreititykseen silloin, kun viivästyminen on yli 60 minuuttia, tämän on tapahduttava ”vastaavilla kuljetusehdoilla”. Se, ovatko kuljetusehdot vastaavat, voi riippua useista tekijöistä, ja se on päätettävä tapauskohtaisesti. Olosuhteista riippuen seuraavat hyvät toimintatavat ovat suositeltavia:

- Jos mahdollista, matkustajia ei siirretä liikennepalvelujen alempaan luokkaan (jos näin tapahtuu, esimerkiksi ensimmäisen luokan lipun ostaneille matkustajille on palautettava lipun hinnan erotus).
- Jos matkustajat voidaan uudelleenreitittää ainoastaan toisen rautatieliikenteen harjoittajan kuljetettavaksi taikka korkeamman luokan liikennemuodolla tai alkuperäisestä palvelusta maksettua kalliimpaan hintaan, uudelleenreititys on tarjottava matkustajille ilman lisäkustannuksia.
- Ylimääräisiä vaihtoja pyritään kohtuullisin keinoin välttämään.
- Jos tekemättä jääneen matkaosuuden osalta käytetään toista rautatieliikenteen harjoittajaa tai vaihtoehtoista liikennemuotoa, kokonaismatka-ajan olisi oltava mahdollisimman lähellä alkuperäisen matkan aikataulun mukaista matkustusaikaa.
- Jos alkuperäiselle matkalle oli varattu apua vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille, apua olisi oltava käytettävissä myös vaihtoehtoisella reitillä.
- Vammaisille ja liikuntarajoitteisille olisi mahdollisuuksien mukaan tarjottava esteetöntä uudelleenreititystä.

#### 4.2.4 Multimodaaliset matkat

Multimodaaliset matkat, joissa yhdistyy useampi kuin yksi liikennemuoto yhden kuljetussopimuksen perusteella (esim. rautatie- ja lentomatka myytyinä yhtenä matkana), eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan eivätkä matkustajien oikeuksia muissa liikennemuodoissa koskevan unionin lainsäädännön soveltamisalaan. Jos matkustaja myöhästyy lennolta junan viivästyksen vuoksi, hän on oikeutettu ainoastaan asetuksen nojalla myönnettävään korvaukseen ja avunantoon junamatkan osalta, ja vain jos hän saapui junamatkan määräpaikkaan yli 60 minuuttia myöhässä yhden kuljetussopimuksen puitteissa (jollei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, kuten asetuksen liitteessä I olevan 32 artiklan 3 kohdassa todetaan).

### 4.3 Liikennepalvelun peruuttaminen

Rautatieliikennepalvelun peruuttamisesta voi matkustajan kannalta olla seurauksena sama ajan menetys ja haitta kuin viivästyisestä <sup>(2)</sup>. Myös silloin, kun matkustajat käyttävät seuraavaa saatavilla olevaa palvelua peruutetun palvelun sijaan, he voivat saapua lopulliseen määränpäähensä yli 60 minuuttia myöhässä (verrattuna alkuperäiseen, peruutetun palvelun aikataulun mukaiseen saapumisaikaan). Tällaisessa tapauksessa matkustajat hyötyvät samasta, 16 ja 17 artiklassa säädetystä oikeudesta lipun hinnan palauttamiseen, uudelleenreititykseen tai korvaukseen, paitsi jos heille on ilmoitettu asianmukaisesti ja hyvissä ajoin peruuttamisesta.

Junayhteyden peruuttamisesta alkavat samat 18 artiklassa säädettyä avunantovelvollisuutta koskevat oikeudet kuin lähdön viivästyisestä, eli matkustajilla on oikeus saada tietoja 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Heillä on myös oikeus 18 artiklan 2 kohdan mukaiseen avunantoon, jos seuraavan junan tai muun kulkuneuvon lähtöaikaan on yli 60 minuuttia.

<sup>(1)</sup> Ks. kertomuksen kohta 5.1.

<sup>(2)</sup> Ks. 2.2 kohdassa oleva viivästyksen määritelmä, jossa on kyse matkustajan, ei rautatiepalvelun viivästyisestä.



#### 4.4 Avunanto

##### 4.4.1 Aterioiden, virvokkeiden ja majoituksen tarjoaminen (18 artiklan 2 kohta)

Jos viivästyminen on yli 60 minuuttia, rautatieyritysten on tarjottava aterioita ja virvokkeita ”kohtuullisessa suhteessa” odotusaikaan, jos niitä on saatavissa (riittävässä määrin) junassa tai asemalla. Jos niitä ei ole saatavilla (tai ei ole tarpeeksi) junassa tai asemalla, rautatieyrityksen velvollisuus määräytyy sen mukaan, voidaanko niitä kohtuudella toimittaa sinne. Rautatieyrityksen on arvioitava, onko aterioiden ja virvokkeiden toimittaminen kohtuullista ottaen huomioon erilaisia kriteerejä, kuten etäisyys toimituspaikasta, toimitukseen tarvittava aika ja toimituksen helppous sekä kustannukset. Yrityksiä ei kuitenkaan voida vapauttaa vaatimuksesta arvioida kukin tilanne tapauskohtaisesti.

Asetuksen 18 artiklan 2 kohdassa ei aseteta avunannolle laatua koskevia vähimmäisvaatimuksia. Aterioiden ja virvokkeiden, hotelli- tai muun majoituksen sekä muun avunannon laadun olisi oltava kohtuullinen ja oikeassa suhteessa kärsittyyn haittaan, ja sen olisi vastattava vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita. Jos hotellimajoitusta ei voida tarjota, muun majoituksen olisi oltava mahdollisimman hyvin hotellimajoitusta vastaavaa. Komissio katsoo, että ”kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan” tarkoittaa sitä, että rautatieyritysten on annettava matkustajille asianmukaista apua, joka on suhteessa viivästymisen pituuteen ja siihen, mihin aikaan päivästä (tai yöstä) se tapahtuu. Matkustajille on 18 artiklan 2 kohdan mukaan ”tarjottava” avunantoa selkeästi ja helposti saatavilla olevalla tavalla ja tarvittaessa vaihtoehtoisia viestintäkeinoja käyttäen. Tämä tarkoittaa, että matkustajien ei voida odottaa tekevän järjestelyjä itse eli esimerkiksi etsivän ja maksavan majoitustaan, vaan rautatieyritykset ovat velvollisia mahdollisuuksien mukaan aktiivisesti tarjoamaan apua. Rautatieyritysten olisi mahdollisuuksien mukaan myös varmistettava, että majoituspaikka on vammaisten ja heidän avustajakoiensa esteettömästi saavutettavissa.

Asetuksen liitteessä I olevassa 32 artiklassa säädetään yhtenäisten oikeussäännösten (CIV) mukaisesta kuljettajien vastuusta vahingosta, joka aiheutuu pitkien viivästymisten vuoksi. CIV-säännösten (32 artiklan 2 kohta) mukaisesti kuljettajat voidaan vapauttaa velvollisuudesta vastata majoituksesta ja viestinnästä aiheutuviin kustannuksiin esimerkiksi silloin, kun viivästymiset johtuvat ylivoimaisesta esteestä. Tämä vahingonkorvausvastuu on erotettava velvollisuudesta tarjota avunantoa asetuksen 18 artiklan mukaisesti, sillä viimeksi mainittuun ei sisälly tällaista poikkeusta<sup>(1)</sup>. Yritykset, jotka tarjoavat asetuksen soveltamisalaan kuuluvia palveluja, eivät siksi voi soveltaa poikkeusta.

Hyviä käytäntöjä tai suotuisampia ehtoja voidaan koota yleisiin kuljetusehtoihin, jos ne eivät ole ristiriidassa asetuksen kanssa, antavat mahdollisuuden yksittäisten tilanteiden tapauskohtaiseen tutkimiseen eivätkä rajoita asetuksen mukaisia matkustajien oikeuksia<sup>(2)</sup>.

##### 4.4.2 Todiste viivästymisestä (18 artiklan 4 kohta)

Rautatieyritysten on 18 artiklan 4 kohdan mukaisesti pyynnöstä merkittävä viivästyminen matkustajan lippuun todisteeksi viivästymisen kestosta. Jos matkustaja vaatii 17 artiklan nojalla korvausta viivästymisestä, rautatieyrityksen on hyväksyttävä rautatieyrityksen tai sen henkilöstön merkitsemä todiste viivästymisestä (esimerkiksi lipuntarkastajan leima tai allekirjoitus tai vastaava), eikä sitä voida neuvotella uudelleen tai muuttaa takautuvasti.

## 5. VAMMAISTEN JA/TAI LIIKUNTARAJOITTEISTEN HENKILÖIDEN OIKEUDET

### 5.1 Oikeus kuljetukseen

Vammaisilla ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä on muiden matkustajien kanssa yhdenvertaiset oikeudet käyttää rautatieliikennettä. Asetuksen 19 artiklan mukaan vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä ei saa syrjiä rautatieliikennepalvelujen varaamisen, ostamisen ja käyttämisen osalta. Jos tästä periaatteesta poiketaan 19 artiklan 2 kohdan nojalla ja kieltäydään tekemästä varausta, myymästä lippuja tai tarjoamasta kuljetusta vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille, siihen on aina oltava asianmukaiset, 19 artiklan 1 kohdassa edellytetyjen sääntöjen mukaiset perusteet; kyseiset säännöt koskevat oikeutta kuljetukseen ilman syrjintää.

Jos käytössä on pyörätuolipaikkoja, myös yhteisissä tiloissa, niiden olisi hyvän käytännön mukaisesti oltava aina käytävissä ja pääsyn niihin olisi oltava esteetön<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ks. myös 4.2.2 kohta.

<sup>(2)</sup> Ks. asetuksen 6 artiklan 2 kohta.

<sup>(3)</sup> Ks. myös komission asetus (EU) N:o 1300/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, vammaisten ja liikumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 110), johon sisältyy pyörätuolipaikkoja koskevia erityisvaatimuksia.

## 5.2 Todistus vammaisuudesta

Asetuksessa myönnetään 3 artiklan 15 kohdassa tarkoitetuille ”vammaisille” ja ”liikuntarajoitteisille henkilöille” oikeus saada avunantoa. Oikeus avunantoon ei edellytä todistuksen esittämistä. Sen vuoksi rautatieyritykset ja aseman haltijat eivät voi vaatia, että matkustajat näyttävät vammaiskorttia tai muuta todistusta vammaisuudesta saadakseen apua rautatieasemilla ja junissa.

## 5.3 Vammaisille ja/tai liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen (20 artikla)

Asetuksen 20 artiklan mukaisesti rautatieyritysten, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on pyynnöstä ilmoitettava matkustajien mahdollisuudesta käyttää palveluja, asemat mukaan lukien. Vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan YK:n yleissopimuksen<sup>(1)</sup> tavoitteet huomioon ottaen komissio suosittelee, että myös aseman haltijat – vaikka niillä ei ole sopimussuhdetta matkustajien kanssa – tarjoavat tietoa mahdollisuuksista (esimerkiksi esteettömillä verkkosivuilla ja vaihtoehtoisilla viestintätavoilla).

## 5.4 Ennakoilmoitus avuntarpeesta muun muassa tapauksissa, joissa on kyse ”useista matkoista” (24 artiklan a alakohta)

Asetuksen 24 artiklan a alakohdassa esitetään ennakoilmoitusta koskevat ehdot, joiden nojalla matkustajalla on oikeus saada apua. Koska avunannosta ei peritä lisämaksua, myös varausmenettelyn olisi oltava maksuton (esimerkiksi maksuttomat puhelinlinjat). Apua pitäisi olla saatavissa kaikkina aikoina, jolloin junat liikkuvat (myös öisin ja viikonloppuisin), eikä pelkästään tavanomaisena työaikana.

Jos on kyse useista matkoista (eli matkoista, jotka koostuvat eri osista, sekä toistuvista matkoista), matkustajan tekemän yhden ilmoituksen on oltava riittävä edellyttäen, että matkustaja antaa riittävät tiedot peräkkäisten matkojen aikataulusta. Näin ollen se osapuoli, joka vastaanottaa ilmoituksen (rautatieyritys, aseman haltija, lipunmyyjä tai matkanjärjestäjä), on vastuullinen toimittamaan kyseiset tiedot kaikille asianosaisille rautatieyrityksille ja aseman haltijoille. Jos ilmoitusta ei tehdä, rautatieyritysten ja aseman haltijoiden sellaisilla asemilla, joilla on henkilökuntaa, on silti pyrittävä kaikin tavoin huolehtimaan avun antamisesta siten, että vammaisen tai liikuntarajoitteinen henkilö voi matkustaa. Siksi avunannon rajoittaminen niihin tapauksiin, joissa ennakoilmoitus on saatu, tai ennakoilmoituksen vaatiminen sopimus-ehtoissa ei olisi yhteensopivaa asetuksen kanssa.

## 5.5 Vammaisia ja/tai liikuntarajoitteisia henkilöitä avustavan henkilökunnan koulutus

Vaikka asetuksessa ei ole erityisiä säännöksiä, jotka koskevat koulutusta ja tiedotusta, asetuksen nojalla annettavan avun tehokkuuden varmistamiseksi parhaan käytännön mukainen lähestymistapa edellyttää, että henkilökuntaa koulutetaan säännöllisesti ja sille annetaan tietoa eri vammaisryhmien ja eri tavalla liikuntarajoitteisten matkustajien erilaisista tarpeista.

## 6. RAUTATIEYRITYKSILLE TEHTÄVÄT VALITUKSET

Asetuksen 27 artiklan 2 kohdan mukaan matkustajat voivat tehdä valituksia mille tahansa matkaan osallisena olleelle rautatieyritykselle. Matkustajille on tiedotettava vahingonkorvausvaateiden esittämiselle asetetuista määräajoista, jotka vahvistetaan asetuksen liitteessä I esitettyjen yhtenäisten oikeussäännösten 60 artiklassa (ks. myös 7 kohta jäljempänä).

## 7. MATKUSTAJIEN OIKEUKSISTA TIEDOTTAMINEN

Asetuksen 29 artiklan mukaan matkustajilla on oikeus saada tietää oikeutensa ja velvollisuutensa. Annettujen tietojen on oltava riittäviä, ja ne on annettava riittävän ajoissa, niin että kuljetussopimusta tehtäessä matkustajat ovat saaneet tiedot kyseisen sopimuksen mukaisista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Tiedot voidaan antaa vaihtoehtoisilla tavoilla, mutta niiden on oltava vammaisten henkilöiden saatavissa ja suoraan matkustajien saatavilla (matkustajia ei esimerkiksi pitäisi ohjata käyttämään ainoastaan internetistä saatavia tietoja, jos lippuja voi varata tai maksaa asemalla).

Tämä ei vaikuta muussa unionin lainsäädännössä, erityisesti kuluttajan oikeuksia koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/83/EU<sup>(2)</sup> 8 artiklan 2 kohdassa ja sopimattomia kaupallisia menettelyjä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/29/EY<sup>(3)</sup> 7 artiklan 4 kohdassa, vahvistettuihin tiedottamisvaatimuksiin.

(1) Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista (<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>). Yleissopimus tuli voimaan EU:ssa 22. tammikuuta 2011. Kaikki 28 jäsenvaltiota ovat allekirjoittaneet sen, ja suurin osa on ratifioinut sen. Ks. myös kertomus yleissopimuksen täytäntöönpanosta EU:ssa, SWD(2014) 182 final, 5.6.2014.

(2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/83/EU, annettu 25 päivänä lokakuuta 2011, kuluttajan oikeuksista, neuvoston direktiivin 93/13/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/44/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 85/577/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 97/7/EY kumoamisesta (EUVL L 304, 22.11.2011, s. 64).

(3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/29/EU, annettu 11 päivänä toukokuuta 2005, sopimattomista elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välisistä kaupallisista menettelyistä sisämarkkinoilla ja neuvoston direktiivin 84/450/ETY, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 97/7/EY, 98/27/EY ja 2002/65/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (EUVL L 149, 11.6.2005, s. 22).

## 8. TÄYTÄNTÖÖNPANO, KANSALLISTEN TÄYTÄNTÖÖNPAOELINTEN VÄLINEN YHTEISTYÖ JA SEURAAMUKSET

### 8.1 Valitusten käsittely kansallisissa täytäntöönpanoelimissä

Kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat käsitellä valituksia ensimmäisen asteen muutoksenhakuelimenä (toisin sanoen silloin, kun valitusta tai pyyntöä ei ole vielä osoitettu yritykselle, aseman haltijalle tai lipunmyyjälle) tai toisen asteen muutoksenhakuelimenä tapauksissa, joissa matkustaja on tyytymätön rautatieyrityksen, aseman haltijan tai lipunmyyjän ehdottamaan ratkaisuun tai jos hän ei ole saanut vastausta. On suositeltavaa, että valitukset osoitetaan ensiksi rautatieyrityksille, sillä ne pystyvät käsittelemään valitukset tehokkaimmin.

Vaikka asetuksessa ei täsmennetä valitusten käsittelymenettelyä, vaan se jätetään jäsenvaltioiden vastuulle, hyvän hallintotavan periaate edellyttää, että valitukset käsitellään nopeasti ja tehokkaasti. Liian pitkät käsittelyajat eivät ainoastaan vaarantaisi asetuksen noudattamista vaan tekisivät myös matkustajien kohtelusta epätasa-arvoista jäsenvaltioiden välillä. Valituksia käsittelevillä elimillä olisi siksi oltava riittävät välineet ja henkilöstö tehtäviensä hoitamiseen.

Tehokkuuden maksimoimiseksi ja selkeyden varmistamiseksi matkustajien kannalta paras käytäntö olisi, että vahvistetaan määräajat, joiden kuluessa matkustajille on vastattava. Esimerkiksi valituksen vastaanottoilmoitus olisi toimitettava viimeistään kahden viikon kuluessa ja lopullinen vastaus kolmen kuukauden kuluessa. Monimutkaisissa tapauksissa kansallinen täytäntöönpanoelin voisi harkintansa mukaan pidentää valituksen käsittelyaikaa enintään kuuteen kuukauteen. Tällaisessa tapauksessa matkustajille olisi ilmoitettava käsittelyajan pidentämisen syyt ja arvioitu aika, joka tarvitaan menettelyn loppuun saattamiseen. Tapauksissa, joissa kansallinen täytäntöönpanoelin on myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2013/11/EU<sup>(1)</sup> säädetyssä ominaisuudessa toimiva vaihtoehtoinen riidanratkaisuelin, edellä ehdotetun mukaiset määräajat eivät millään tavoin vaikuttaisi kyseisessä direktiivissä säädettyihin määräaikoihin tai korvaisi niitä.

Asetuksessa ei säädetä määräaika, jonka kuluessa matkustajien on jätettävä valituksensa kansalliselle täytäntöönpanoelimelle. Siksi olisi sovellettava kansallisessa lainsäädännössä asetettuja määräaikoja, vaikka se tarkoittaakin sitä, että määräajat voivat vaihdella jäsenvaltiosta toiseen. Valitusmenettelyjen tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi ja vakaan oikeudellisen toimintaympäristön tarjoamiseksi rautatieyrityksille ja muille yrityksille, joita asia mahdollisesti koskee, komissio suosittaa, että matkustajia kehoitetaan tekemään valitukset kohtuullisen ajan kuluessa. Hyvä käytäntö edellyttää myös, että matkustajille tiedotetaan muutoksenhakumahdollisuuksista tai muista toimista, joihin he voivat ryhtyä, jos he eivät ole tyytyväisiä asiansa arviointiin.

### 8.2 Kansallisten täytäntöönpanoelinten välinen yhteistyö rajat ylittävien valitusten käsittelyssä (31 artikla) ja toimivaltaisesta kansallisesta täytäntöönpanoelimestä päättäminen

Yhteistyövaatimusta lukuun ottamatta asetukseen ei sisälly erityisiä säännöksiä rajat ylittävien valitusten käsittelystä jäsenvaltioiden välillä. Kyseisenlaisten valitusten käsittelyn nopeuttamiseksi ja helpottamiseksi komissio suosittelee jäljempänä lueteltuja hyviä käytäntöjä.

Asetuksessa säädetään rautatieyrityksille kuuluvista velvollisuuksista. Matkustajat voivat aina tehdä valituksen mille tahansa kansalliselle täytäntöönpanoelimelle tai muulle nimetylle elimelle (30 artiklan 2 kohta). Jos valitus koskee rautatieyrityksen velvollisuuden väitettyä rikkomista, valituksen käsittelijänä olisi tehokkuuden ja vaikuttavuuden vuoksi oltava sen jäsenvaltion kansallinen täytäntöönpanoelin, joka on myöntänyt toimiluvan asianomaiselle rautatieyritykselle.

Jos esimerkiksi tehdään valitus, joka koskee kuolemantapausta tai loukkaantumista rautatieonnettomuudessa, toimivaltaisen täytäntöönpanoelimen olisi oltava sen jäsenvaltion toimivaltainen täytäntöönpanoelin, joka on myöntänyt toimiluvan sille rautatieyritykselle, jonka kuljetettavana matkustaja oli onnettomuuden sattua. Jos valitus tehdään ennen matkaa saatavilla olleiden tietojen puutteellisuuden vuoksi, toimivaltainen täytäntöönpanoelin olisi sen jäsenvaltion kansallinen täytäntöönpanoelin, joka on myöntänyt toimiluvan sille rautatieyritykselle, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, vaikka se olisi tehty välittäjän (esim. lipunmyyjän, matkatoimiston jne.) kautta. Jos valitus koskee avunantoa (aterioita, virvokkeita tai majoitusta), toimivaltainen täytäntöönpanoelin olisi sen jäsenvaltion kansallinen täytäntöönpanoelin, joka on myöntänyt toimiluvan sille rautatieyritykselle, joka vastaa tällaisen avun antamisesta 18 artiklan nojalla.

Tietyissä tapauksissa (esimerkiksi monimutkaisissa tapauksissa taikka tapauksissa, joihin liittyy useita vaatimuksia ja rajat ylittävää matkustamista tai esimerkiksi onnettomuuksia muun kuin sen jäsenvaltion alueella, joka on myöntänyt rautatieyrityksen toimiluvan) kansalliset täytäntöönpanoelimet voisivat yhdessä päättää poiketa edellä esitetystä periaatteista ja valita keskuudestaan ”johtavan” kansallisen täytäntöönpanoelimen erityisesti silloin, kun on epäselvää, mikä elin on toimivaltainen, tai jos se helpottaa tai nopeuttaa asian ratkaisemista. Kaikkien kansallisten täytäntöönpanoelinten olisi asetuksen 31 artiklassa säädetyjen velvollisuuksiensa mukaisesti toimittava yhteistyössä johtavan kansallisen täytäntöönpanoelimen kanssa ja toimitettava asiaankuuluvat tiedot asian ratkaisemisen helpottamiseksi (esimerkiksi jakamalla tietoa, auttamalla asiakirjojen kääntämisessä ja tarjoamalla tietoa tapahtumien olosuhteista). Matkustajalle olisi ilmoitettava, mikä elin toimii johtavana elimenä, ja tämän elimen olisi sittemmin toimittava matkustajan keskitettynä yhteyspisteenä.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/11/EU, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, kuluttajariitojen vaihtoehtoisesta riidanratkaisusta sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 ja direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 14).

Jos valitus tehdään aseman haltijoiden mahdollisista rikkomuksista, toimivaltaisena kansallisena täytäntöönpanoelimenä olisi oltava sen jäsenvaltion toimivaltainen elin, jonka alueella tapahtuma on sattunut.

Jäsenvaltioiden täytäntöönpanoelinten välisen yhteistyön tehostamiseksi mahdollisesti tehtävillä valitusten käsittelyä koskevilla sopimuksilla olisi varmistettava, että vähintään yhden jäsenvaltion viranomainen voi määrätä seuraamuksia ase-  
tuksen rikkomisesta.

---

## IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA  
VIRASTOJEN TIEDOTTEET

## EUROOPAN KOMISSIO

Euron kurssi <sup>(1)</sup>

3. heinäkuuta 2015

(2015/C 220/02)

1 euro =

	Rahayksikkö	Kurssi		Rahayksikkö	Kurssi
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,1096	CAD	Kanadan dollaria	1,3961
JPY	Japanin jeniä	136,38	HKD	Hongkongin dollaria	8,6021
DKK	Tanskan kruunua	7,4607	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,6581
GBP	Englannin punttaa	0,71020	SGD	Singaporen dollaria	1,4953
SEK	Ruotsin kruunua	9,3726	KRW	Etelä-Korean wonia	1 246,81
CHF	Sveitsin frangia	1,0466	ZAR	Etelä-Afrikan randia	13,6359
ISK	Islannin kruunua		CNY	Kiinan juan renminbiä	6,8856
NOK	Norjan kruunua	8,8500	HRK	Kroatian kunaa	7,5970
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	IDR	Indonesian rupiaa	14 792,54
CZK	Tšekin korunaa	27,145	MYR	Malesian ringgitiä	4,1937
HUF	Unkarin forinttia	315,48	PHP	Filippiinien pesoa	49,988
PLN	Puolan zlotya	4,1955	RUB	Venäjän ruplaa	61,8765
RON	Romanian leuta	4,4832	THB	Thaimaan bahtia	37,482
TRY	Turkin liiraa	2,9873	BRL	Brasilian realia	3,4584
AUD	Australian dollaria	1,4747	MXN	Meksikon pesoa	17,4240
			INR	Intian rupiaa	70,3917

<sup>(1)</sup> Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

**Eurokolikoiden uusi kansallinen puoli**

(2015/C 220/03)



*Belgian liikkeeseen laskeman kahden euron arvoisen uuden erikoisrahan kansallinen puoli*

Eurokolikot ovat laillisia maksuvälineitä koko euroalueella. Komissio julkaisee kaikkien uusien eurokolikoiden ulkoasut tiedoksi kolikoita työssään käsitteleville henkilöille sekä suurelle yleisölle <sup>(1)</sup>. Erikoisrahoja voivat 10. helmikuuta 2009 annettujen neuvoston päätelmien <sup>(2)</sup> mukaan laskea liikkeeseen euroalueen jäsenvaltiot sekä maat, jotka saavat Euroopan unionin kanssa valuuttasuhteista tekemänsä sopimuksen mukaan laskea liikkeeseen eurokolikoita. Tähän oikeuteen sovelletaan tiettyjä edellytyksiä, joista yksi on, että liikkeeseenlasketun kolikon on oltava yksikköarvoltaan kaksi euroa. Erikoisrahoilla on tavanomaisten kahden euron kolikoiden tekniset ominaisuudet, mutta niissä on kansallisella puolella erityinen kuva-aihe, jolla on suuri kansallinen tai eurooppalainen symboliarvo.

**Liikkeeseenlaskun toteuttava maa:** Belgia

**Aihe:** Kehitysyhteistyön eurooppalainen teemavuosi 2015

**Kuvaus ulkoasusta:** Kolikon sisäosassa on käsi, joka pitelee maapalloa. Maapallon edessä on kasvi. Maapallon ympärillä olevan kehän yläkaressa lukee "2015 EUROPEAN YEAR FOR DEVELOPMENT". Käden alapuolella on kansallistunnus "BE" ja vasemmalla puolella Brysselin rahapajan johtajan tunnus ja rahapajan tunnus, arkkienkeli Mikaelin profiili päähineineen.

Kolikon ulkokehällä on Euroopan unionin lipun 12 tähteä.

**Liikkeeseen laskettavien kolikoiden määrä:** 250 000 kolikkoa

**Liikkeeseenlaskun ajankohta:** Syyskuu 2015

<sup>(1)</sup> Ks. EYVL C 373, 28.12.2001, s. 1, jossa esitellään kaikkien vuonna 2002 liikkeeseen laskettujen kolikoiden kansalliset puolet.

<sup>(2)</sup> Ks. talous- ja rahoitusasioiden neuvoston 10. helmikuuta 2009 antamat päätelmät ja komission 19. joulukuuta 2008 antama suositus liikkeeseen tarkoitettujen eurokolikoiden kansallisia puolia ja liikkeeseenlaskua koskeviksi yhteisiksi suuntaviivoiksi (EUVL L 9, 14.1.2009, s. 52).

# EUROOPAN UNIONIN TUOMIOISTUIN

## UNIONIN TUOMIOISTUIMEN PÄÄTÖS,

4 päivänä kesäkuuta 2015,

virallisista vapaapäivistä ja tuomioistuimen lomakausista

(2015/C 220/04)

UNIONIN TUOMIOISTUIN, joka

ottaa huomioon työjärjestyksen 24 artiklan 2, 4 ja 6 kohdan

sekä katsoo, että kyseisen säännöksen mukaan on laadittava luettelo virallisista vapaapäivistä ja vahvistettava tuomioistuimen lomakausien ajankohdat,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

### 1 artikla

Työjärjestyksen 24 artiklan 4 ja 6 kohdassa tarkoitettu luettelo virallisista vapaapäivistä on seuraava:

- uudenvuodenpäivä
- pääsiäismaanantai
- vapunpäivä
- helatorstai
- toinen helluntaipäivä
- 23 päivä kesäkuuta
- 15 päivä elokuuta
- 1 päivä marraskuuta
- 25 päivä joulukuuta
- 26 päivä joulukuuta.

### 2 artikla

Vahvistetaan työjärjestyksen 24 artiklan 2 ja 6 kohdassa tarkoitettujen tuomioistuimen lomakausien ajankohdat 1 päivän marraskuuta 2015 ja 31 päivän lokakuuta 2016 väliseksi ajaksi seuraavasti:

- joulukuuta 2015: maanantaista 21 päivästä joulukuuta 2015 sunnuntaihin 10 päivään tammikuuta 2016 nämä päivät mukaan lukien
- pääsiäinen 2016: maanantaista 21 päivästä maaliskuuta 2016 sunnuntaihin 3 päivään huhtikuuta 2016 nämä päivät mukaan lukien
- kesä 2016: perjantaista 22 päivästä heinäkuuta 2016 sunnuntaihin 4 päivään syyskuuta 2016 nämä päivät mukaan lukien.

### 3 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Luxemburgissa 4 päivänä kesäkuuta 2015.

*Kirjaaja*

A. CALOT ESCOBAR

*Presidentti*

V. SKOURIS

## V

(Ilmoitukset)

## KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

## EUROOPAN KOMISSIO

## Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä

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

Yksinkertaistettuun menettelyyn mahdollisesti soveltuva asia

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2015/C 220/05)

1. Komissio vastaanotti 24. kesäkuuta 2015 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004<sup>(1)</sup> 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla norjalaisen yrityksen Amedia AS kokonaan omistama tytäryhtiö Amedia Distribusjon AS hankkii yhdessä norjalaisen yrityksen Schibsted ASA kokonaan omistaman tytäryhtiön Schibsted Distribusjon AS kanssa sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 4 kohdassa tarkoitetun yhteisen määräysvallan norjalaisessa, yhteisyrittöksen muodostavassa uudessa yrityksessä Helthjem AS merkitsemällä osakkeita osakeannissa.

2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:

- Amedia Distribusjon AS jakelee Amedia AS:n ja kolmansien osapuolten sanomalehtiä sekä muita painotuotteita. Amedia AS on norjalainen mediakonserni, jossa määräysvaltaa käyttävät Telenor ASA ja norjalaisten ammattiliittojen yhteisjärjestö Landsorganisasjonen i Norge.
- Schibsted Distribusjon AS jakelee Schibsted ASA:n ja kolmansien osapuolten sanomalehtiä sekä muita painotuotteita. Schibsted ASA on kansainvälinen mediakonserni.
- Helthjem AS alkaa tarjota pakettitoimituksia Norjassa.

3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua sulautuma-asetuksen soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin. Asia soveltuu mahdollisesti käsiteltäväksi menettelyssä, joka on esitetty komission tiedonannossa yksinkertaistetusta menettelystä tiettyjen keskittymien käsittelemiseksi neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 nojalla<sup>(2)</sup>.

4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää Euroopan komissiolle faksilla (+32 22964301), sähköpostitse osoitteeseen COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu tai postitse viitteellä M.7664 – Schibsted Distribusjon / Amedia Distribusjon / Helthjem seuraavaan osoitteeseen:

Euroopan komissio  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

(<sup>1</sup>) EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1 ("sulautuma-asetus").

(<sup>2</sup>) EUVL C 366, 14.12.2013, s. 5.



**Ennakoilmoitus yrityskeskittymästä****(Asia M.7630 – FedEx / TNT Express)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

(2015/C 220/06)

1. Komissio vastaanotti 26. kesäkuuta 2015 neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004<sup>(1)</sup> 4 artiklan mukaisen ilmoituksen ehdotetusta yrityskeskittymästä, jolla yhdysvaltalainen yritys FedEx Corporation (FedEx) hankkii sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettun yksinomaisen määräysvallan koko alankomaalaisessa yrityksessä TNT Express N.V. (TNT) 7. huhtikuuta 2015 ilmoitetulla julkisella tarjouksella.
2. Kyseisten yritysten liiketoiminnan sisältö on seuraava:
  - FedEx: pienten lähetysten kansainvälinen kuljetuspalvelu, huolinta sekä rahdinkuljetuspalvelut oman maailmanlaajuisen verkoston kautta
  - TNT: pienten lähetysten kansainvälinen kuljetuspalvelu, rahdinkuljetuspalvelut ja huolinta.
3. Komissio katsoo alustavan tarkastelun perusteella, että ilmoitettu keskittymä voi kuulua sulautuma-asetuksen soveltamisalaan. Asiaa koskeva lopullinen päätös tehdään kuitenkin vasta myöhemmin.
4. Komissio pyytää kolmansiä osapuolia esittämään ehdotettua toimenpidettä koskevat huomautuksensa.

Huomautusten on oltava komissiolla 10 päivän kuluessa tämän ilmoituksen julkaisupäivästä. Huomautukset voidaan lähettää Euroopan komissiolle faksilla (+32 22964301), sähköpostitse osoitteeseen COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu tai postitse viitteellä M.7630 – FedEx / TNT Express seuraavaan osoitteeseen:

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

---

<sup>(1)</sup> EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1 ("sulautuma-asetus").





ISSN 1977-1053 (sähköinen julkaisu)  
ISSN 1725-2490 (painettu julkaisu)



**Euroopan unionin julkaisutoimisto**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**FI**