



#### Obsah

#### II Oznámenia

##### OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE

###### **Európska komisia**

2015/C 220/01	Oznámenie Komisie – Výkladové usmernenia týkajúce sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave .....	1
---------------	--	---

#### IV Informácie

##### INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ ÚNIE

###### **Európska komisia**

2015/C 220/02	Výmenný kurz eura .....	11
2015/C 220/03	Nová národná strana obehových euromincí .....	12

###### **Súdny dvor Európskej únie**

2015/C 220/04	Rozhodnutie Súdneho dvora zo 4. júna 2015 o oficiálnych sviatkoch a súdnych prázdninách .....	13
---------------	---	----

V Oznamy

KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

**Európska komisia**

2015/C 220/05	Predbežné oznámenie o koncentrácii (Vec M.7664 – Schibsted Distribusjon/Amedia Distribusjon/Helthjem) – Vec, ktorá môže byť posúdená v rámci zjednodušeného postupu <sup>(1)</sup> ..... 14
2015/C 220/06	Predbežné oznámenie o koncentrácii (Vec M.7630 – FedEx/TNT Express) <sup>(1)</sup> ..... 15

---

<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

## II

(Oznámenia)

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ  
ÚNIE

## EURÓPSKA KOMISIA

## OZNÁMENIE KOMISIE

**Výkladové usmernenia týkajúce sa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007  
o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave**

(2015/C 220/01)

## ÚVOD

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave <sup>(1)</sup> (ďalej len „nariadenie“) nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009. Jeho cieľom je chrániť práva cestujúcich v železničnej doprave v Únii, najmä ak sa cesta preruší a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej osobnej dopravy. Malo by sa tým prispieť k zvýšeniu využívania železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

Vo svojej správe Európskemu parlamentu a Rade zo 14. augusta 2013 o uplatňovaní nariadenia <sup>(2)</sup> Komisia uviedla, že posúdi prijatie výkladových usmernení v krátkodobom časovom horizonte s cieľom uľahčiť a zlepšiť uplatňovanie nariadenia a podporiť osvedčené postupy <sup>(3)</sup>.

Tieto usmernenia sú určené na riešenie problémov, s ktorými sa vnútroštátne orgány presadzovania práva, cestujúci a ich združenia (vrátane osôb so zdravotným postihnutím a/alebo zníženou pohyblivosťou a združenia zastupujúce záujmy týchto osôb), Európsky parlament a zástupcovia sektora stretávajú najčastejšie.

V tomto oznámení Komisia poskytuje dodatočné vysvetlenia niektorých ustanovení nariadenia, ako aj usmernenia týkajúce sa osvedčených postupov. Nemajú za cieľ pokryť všetky ustanovenia vyčerpávajúcim spôsobom, ani vytvoriť nijaké nové legislatívne predpisy. Treba poznamenať aj skutočnosť, že výklad právnych predpisov Únie je v konečnom dôsledku vždy úlohou Súdneho dvora Európskej únie.

**1. ROZSAH PÔSOBNOSTI NARIADENIA****1.1. Rozsah pôsobnosti nariadenia v súvislosti s dopravcami z tretích krajín**

V článku 2 ods. 1 nariadenia sa stanovuje, že sa uplatňuje „na všetky cesty a služby železničnej prepravy na celom území Spoločenstva, ktoré prevádzkuje jeden alebo viacero železničných podnikov s licenciou udelenou v súlade so smernicou Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom <sup>(4)</sup>“. Nariadenie sa neuplatňuje na cesty a služby vykonávané na území tretích krajín. V článku 17 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ <sup>(5)</sup> (ktorou sa nahrádza smernica 95/18/ES) sa stanovuje, že „žiadnemu podniku nie je dovolené poskytovať železničné dopravné služby, [...], pokiaľ mu nebola udelená príslušná licencia [...]“. V súlade s článkom 17 ods. 1 smernice je podnik oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo.

V dôsledku toho dopravca z tretej krajiny, ktorý nemá sídlo v členskom štáte, nemôže prevádzkovať služby železničnej osobnej dopravy na území Únie. Ak sa prevádzka cezhraničných služieb začína alebo končí v tretej krajine, trakciu na území Európskej únie musí poskytovať podnik s licenciou v členskom štáte. Podniky s licenciou v členskom štáte musia spĺňať ustanovenia nariadenia a môžu niesť zodpovednosť podľa nariadenia aj v prípadoch, keď železničnú prepravu prevádzkuje podnik z tretej krajiny.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

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

<sup>(3)</sup> Pozri bod 5.1 správy zo 14.8.2013.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70. Prepracovaná smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>(5)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

## 1.2. Výnimky

### 1.2.1. Otázky týkajúce sa výnimiek udelených v súlade s článkom 2 ods. 4 pre služby vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy

V článku 2 ods. 4 nariadenia sa členským štátom umožňuje udeliť výnimku z uplatňovania väčšiny ustanovení nariadenia pre vnútroštátne služby vrátane diaľkových vnútroštátnych služieb na obmedzené časové obdobie (päť rokov obnoviteľné dvakrát, t. j. maximálne 15 rokov). V nariadení sa však neuvádza konkrétna lehota po jeho nadobudnutí účinnosti, počas ktorej je možné takéto výnimky udeliť.

Napriek tomu by sa mal článok 2 ods. 4 vykladať so zreteľom na odôvodnenie 25 nariadenia, v ktorom sa uvádza, že dočasné výnimky pre diaľkové vnútroštátne služby sa môžu udeliť s cieľom zaviesť obdobie „postupného zavádzania“, aby sa poskytla pomoc železničným podnikom, ktoré môžu mať problémy s uplatňovaním všetkých ustanovení do dátumu nadobudnutia účinnosti nariadenia. Vzhľadom na to by sa nové výnimky nemali udeľovať niekoľko rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia.

Okrem toho maximálnu dĺžku trvania výnimiek, ktoré sú časovo obmedzené podľa článku 2 ods. 4, nemožno prekročiť, t. j. žiadna výnimka sa nemôže uplatňovať po 3. decembri 2024 (15 rokov po nadobudnutí účinnosti nariadenia).

### 1.2.2. Otázky týkajúce sa výnimiek udelených v súlade s článkom 2 ods. 5 pre cezhraničné mestské, prímestské a regionálne služby železničnej dopravy

Článok 2 ods. 5 nariadenia odkazuje na smernicu Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva<sup>(1)</sup> s cieľom vymedziť mestské, prímestské a regionálne služby železničnej dopravy. Smernica 91/440/EHS bola zrušená a nahradená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ a vymedzenia mestských, prímestských a regionálnych služieb uvedené v článku 3 odsekoch 6 a 7 smernice 2012/34/EÚ explicitne zahŕňajú cezhraničné služby.

Ustanovenia, podľa ktorých sa členským štátom povoľuje udeliť výnimku pre mestské, prímestské a regionálne dopravné služby, možno uplatňovať na služby pre cezhraničné regióny alebo aglomerácie. Vymedzenie príslušných služieb v súlade s kritériami stanovenými v článku 2 ods. 5 sa ponecháva na rozhodnutí členských štátov (t. j. rozhodnutie, ktoré služby možno klasifikovať ako mestské, prímestské alebo regionálne). Napriek tomu sú členské štáty vyzývané, aby cestujúcim využívajúcim cezhraničné mestské, prímestské alebo regionálne dopravné služby poskytovali všetky práva podľa nariadenia, t. j. aby nevyužívali výnimky pre tieto služby. Je to v súlade s cieľom dosiahnuť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy, ako sa výslovne uvádza v druhom odôvodnení nariadenia a zabezpečil by sa tým rovnaký prístup ku všetkým službám s medzinárodným rozmerom.

### 1.2.3. Otázky týkajúce sa výnimiek udelených v súlade s článkom 2 ods. 6 pre služby alebo cesty čiastočne prevádzkované mimo Únie

V článku 2 ods. 6 sa členským štátom umožňuje udeliť výnimky z uplatňovania ustanovení nariadenia najviac na päť rokov pre určité služby alebo cesty, ktorých podstatná časť sa prevádzkuje mimo Únie. V článku 2 ods. 6 sa stanovuje, že členské štáty môžu obnoviť pôvodné maximálne obdobie uplatňovania výnimky bez toho, že by bolo uvedené, koľkokrát sa môže vykonať.

Komisia sa domnieva, že cieľom článku 2 ods. 6 je poskytnúť členským štátom dostatok času na prispôbenie ich vzťahov s tretími krajinami (napr. upraviť ich dvojstranné dohody) so zreteľom na požiadavky nariadenia (ES) č. 1371/2007 v súvislosti s územím členských štátov. Vzhľadom na cieľ dosiahnuť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa v rámci Únie (odôvodnenie 24) by sa však výnimky udelené podľa článku 2 ods. 6 nemali chápať tak, že sa môžu neobmedzene predlžovať. Cestujúci by mali mať možnosť postupne využívať svoje práva podľa nariadenia na tých častiach cesty, ktoré sa uskutočňujú na území členského štátu aj v prípade, keď sa podstatná časť služby alebo cesty prevádzkuje mimo Únie.

### 1.2.4. Uplatňovanie nariadenia na úseky železničnej prepravy zahŕňajúce služby, na ktoré sa uplatňuje výnimka (článok 2 odseky 4, 5 a 6)

V záveroch svojej správy o uplatňovaní nariadenia Komisia uviedla, že „považuje rozsiahle používanie výnimiek za vážnu prekážku pre plnenie cieľov nariadenia<sup>(2)</sup>“. Rozsiahle používanie výnimiek znemožňuje vytvorenie rovnakých podmienok pre železničné podniky v celej únii a cestujúcich v železničnej preprave pripravuje o právne istoty a plné využívanie ich práv.

V článku 2 ods. 1 sa uvádza, že nariadenie sa uplatňuje „na všetky cesty a služby železničnej prepravy na celom území Únie, ktoré prevádzkuje jeden alebo viacero železničných podnikov“. Cestu železničnou dopravou treba chápať z perspektívy cestujúcich ako ich prepravu z miesta odchodu do miesta určenia podľa zmluvy o preprave, ktorá zahŕňa aspoň jednu službu železničnej dopravy. Služba železničnej dopravy je služba, ktorú prevádzkuje železničný podnik medzi dvoma alebo viacerými bodmi a ktorú možno klasifikovať ako mestská, prímestská, regionálna, vnútroštátna alebo medzinárodná (cezhraničná) služba.

(1) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

(2) Pozri bod 4 správy zo 14.8.2013.

Môže nastať situácia, keď by mohol cestujúci v rámci medzinárodnej cesty (t. j. cesty, pri ktorej cestujúci prekročí hranicu minimálne jedného členského štátu), pri ktorej využil kombináciu služieb, na ktoré sa uplatňuje výnimka, a služieb, na ktoré sa výnimka neuplatňuje, využiť práva cestujúcich počas celej cesty alebo iba počas úsekov jeho cesty, na ktoré sa výnimka neuplatňuje.

Cestujúci, ktorý uzavrel zmluvu o preprave na zahraničnú cestu v rámci Únie, bude očakávať rovnakú ochranu podľa právnych predpisov Únie o právach cestujúcich počas celej jeho cesty. Poskytovanie rôznych úrovní ochrany na úsekoch cesty, na ktoré sa uplatňuje výnimka, a častiach, na ktoré sa výnimka neuplatňuje, na základe jedinej zmluvy by spôsobilo zmätok, odstránilo právnu istotu a malo nepriaznivý vplyv na práva cestujúcich. To by bolo v rozpore s cieľmi nariadenia, najmä s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany všetkých cestujúcich na medzinárodných cestách v rámci Únie, v prípade ktorých nemôže byť udelená výnimka podľa nariadenia. Mohlo by to tiež viesť k nerovnakému zaobchádzaniu s cestujúcimi na medzinárodných cestách, počas ktorých by sa k nim pristupovalo rozdielne podľa toho, či ich cesta zahŕňa vnútroštátne služby, na ktoré sa uplatňuje výnimka.

Železničné podniky by preto mali byť vedené k tomu, aby ochranu poskytovanú podľa nariadenia ponúkali všetkým cestujúcim, s ktorými uzatvorili zmluvu o cezhraničnej preprave v rámci Únie, vrátane častí cesty sprostredkovaných službami, na ktoré sa uplatňuje výnimka v súlade s článkom 2 odsekmi 4 a 5.

## 2. VYMEDZENIE POJMOV

### 2.1. Pojem „dopravca“ (článok 3 ods. 2) a intermodálne cesty

Vymedzenie pojmu „dopravca“ je uvedené v nariadení a aj v článku 3 „Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave osôb (CIV)“, ktoré tvoria dodatok A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. júna 1999.

V prílohe I k nariadeniu sa preberá väčšina ustanovení CIV, ale nie je tam zahrnutý článok 3<sup>(1)</sup>. To znamená, že zákonodarca EÚ radšej vytvoril svoje vlastné vymedzenie pojmov prispôbené právnemu rámcu EÚ.

V článku 3 ods. 2 nariadenia sa obmedzuje význam pojmu dopravcovia na železničné podniky. Ak v dôsledku vážneho narušenia železničnej dopravy železničný podnik nemôže poskytnúť presmerovanie po železnici ale len inými dopravnými prostriedkami, zmluvnú zodpovednosť stále nesie železničný podnik, s ktorým bola zmluva uzavretá, a zostáva teda aj hlavným partnerom cestujúceho<sup>(2)</sup>.

### 2.2. Pojem „meškanie“ (článok 3 ods. 12)

V článku 3 ods. 12 nariadenia sa meškanie vymedzuje ako „časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a aktuálnym alebo očakávaným príchodom“. Oneskorenia sa teda vždy vzťahujú na meškanie cesty cestujúceho a nie na meškanie vlaku. V praxi sa čas príchodu vlaku do cieľovej stanice uvedený na cestovnom lístku použije na výpočet dĺžky meškania.

Zložitejšia situácia však môže vzniknúť na cestách prevádzkovaných viacerými službami a/alebo viacerými dopravcami, ak narušenie spôsobí, že cestujúci zmešká dopravný prípoj. To môže spôsobiť, že cestujúci musí počkať na ďalšiu pravidelnú vlakovú službu, aby sa dostal do cieľovej stanice. Aj v prípade, že daný vlak dodrží cestovný poriadok, by meškanie cestujúceho pri príchode do cieľovej stanice mohlo byť významné v porovnaní s pôvodne plánovaným časom príchodu. V takom prípade sa meškanie pri príchode určí na základe skutočného času, keď sa cestujúci dostane do cieľovej stanice, pokiaľ cestujúci uzavrel na svojej ceste jedinú zmluvu o preprave. Tento výklad je platný aj pre situácie, pri ktorých cestujúci bude presmerovaný.

## 3. ZMLUVA O PREPRAVE, INFORMÁCIE O DOPRAVE A CESTOVNÉ LÍSTKY

### 3.1. Cestovné informácie

#### 3.1.1. Informácie v reálnom čase (článok 8 ods. 2)

V súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia sú železničné podniky povinné poskytovať cestujúcim „počas cesty aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II“. To zahŕňa informácie v reálnom čase o meškaniach a hlavných prípojoch vrátane prípojov iných železničných podnikov. Vo veci C-136/11<sup>(3)</sup> Súdny dvor Európskej únie objasnil, že manažér infraštruktúry musí „nediskriminačným spôsobom poskytnúť železničným podnikom aktuálne časové údaje týkajúce sa vlakov prevádzkovaných inými železničnými podnikmi, pokiaľ tieto vlaky predstavujú hlavné prípoje v zmysle prílohy II časti II k nariadeniu (ES) č. 1371/2007“. Aj keď zodpovednosť za poskytovanie informácií cestujúcim o meškaniach, odrieknutiach spojov a prípojoch nesú železničné podniky, manažéri infraštruktúry sú tiež povinní poskytovať železničným podnikom všetky relevantné informácie v reálnom čase.

<sup>(1)</sup> Príloha I sa začína od článku 6 CIV.

<sup>(2)</sup> Pozri aj článok 31 ods. 3 prílohy I, v ktorom sa stanovuje, že dopravca nesie zodpovednosť v prípade usmrtenia alebo zranenia cestujúcich, ak sú prepravovaní iným dopravným prostriedkom, ktorý nahrádza železničnú dopravu z dôvodu výnimočných okolností.

<sup>(3)</sup> Rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 22. novembra 2012 vo veci C-136/11, Westbahn Management GmbH/ÖBB-Infrastruktur AG.

### 3.1.2. Spôsoby poskytovania cestovných informácií cestujúcim

V súlade s článkom 10 nariadenia, ktorý sa týka cestovných informačných a rezervačných systémov, musia železničné podniky a predajcovia cestovných lístkov využívať počítačový informačný a rezervačný systém pre železničnú prepravu (CIRSRT), ktorý môžu železničné podniky zriadiť podľa postupov upresnených v uvedenom článku. V článku 8 ods. 1 nariadenia sa uvádza, že povinnosť pre železničné podniky a predajcov cestovných lístkov poskytovať cestujúcim na požiadanie aspoň informácie uvedené v prílohe II časti I sa uplatňuje bez ohľadu na článok 10 nariadenia. Povinnosť poskytovať informácie teda nezávisí od zriadenia počítačového systému a nie je ani závislá od predajných kanálov.

Informácie, ktoré nemôžu byť poskytnuté prostredníctvom počítačového systému, sa musia poskytovať v alternatívnych formátoch dostupných osobám so zdravotným postihnutím (článok 8 ods. 3).

## 3.2. Otázky týkajúce sa cestovných lístkov a prepravy bicyklov

### 3.2.1. Forma a obsah cestovných lístkov a elektronických cestovných preukazov (článok 4 a príloha I, článok 7)

Podľa článku 4 nariadenia sa poskytovanie lístkov riadi ustanoveniami Jednotných právnych predpisov CIV zahrnutých v prílohe I (hlavy II a III) k nariadeniu. Článkom 7 Jednotných právnych predpisov sa poskytuje pružnosť, pokiaľ ide o formu a obsah cestovných lístkov. Uvádza sa v ňom zoznam minimálnych informácií, ktoré majú byť poskytnuté, ale okrem toho sa môže zvoliť akákoľvek forma a obsah, ktoré spĺňajú všeobecné prepravné podmienky. Elektronický cestovný preukaz by sa preto mal považovať za lístok, pokiaľ sú splnené tieto podmienky:

1. Železničný podnik, s ktorým sa uzatvára zmluva o preprave, alebo viaceré železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy (článok 3 ods. 2 nariadenia), je možné identifikovať na základe informácií zaznamenaných na elektronickom preukaze. V prípade celosieťových alebo otvorených lístkov (napr. InterRail) nie je vždy možné uviesť názov jednotlivých železničných podnikov. V takom prípade by názov mohol nahradiť výraz ako „všetky spoločnosti, ktoré sa zúčastňujú na InterRail“ alebo použitie spoločného loga.

Chýbajúce údaje o dopravcovi v prípade konkrétnej cesty by však nemali viesť k nedostatočnej transparentnosti. Cestujúci musia dostať primerané informácie o svojich právach a o tom, ako a kde môžu podať sťažnosť v prípade prerušenia cesty a

2. musí obsahovať odkaz na Jednotné právne predpisy a vyhlásenie(-a), ktorým(-i) sa preukazuje, že bola uzavretá zmluva o preprave a poskytuje dôkaz o jej obsahu.

V článku 7 ods. 5 prílohy I sa výslovne uvádza, že cestovný lístok môže byť vytvorený formou elektronickej registrácie údajov za predpokladu, že tieto údaje môžu byť prevedené na čitateľné písané symboly. Moment uzatvorenia zmluvy o preprave sa môže líšiť. Zatiaľ čo niektoré elektronické preukazy sú aktivované v momente, keď je cestovný lístok zakúpený, v iných prípadoch môžu byť jednotlivé cesty alebo úseky aktivované na začiatku cesty validáciou cestovného lístka pri vstupe do vlaku alebo tesne pred nástupom do vlaku.

### 3.2.2. Dostupnosť cestovných lístkov

V článku 9 ods. 2 nariadenia sa stanovuje, že železničný podnik predáva cestovné lístky cestujúcim aspoň na jednom z predajných miest, ktoré sú tam uvedené. Väčšina podnikov ponúka lístky prostredníctvom viacerých predajných kanálov. Avšak najmä najlacnejšie cestovné lístky môžu byť k dispozícii iba cez jeden kanál (napr. Internet), čím sa potenciálne vylučujú určité skupiny používateľov. S cieľom zabezpečiť cestujúcim čo najrozsiahlejšiu dostupnosť Komisia odporúča, aby železničné podniky ponúkali aspoň základné lístky prostredníctvom všetkých ponúkaných kanálov, najmä prostredníctvom pokladní, predajných automatov a vo vlakoch. Okrem toho v súlade s článkom 8 ods. 1 a časťou I prílohy II železničné podniky informujú cestujúcich o dostupných lístkoch a tarífach na rôznych predajných kanáloch. V súlade s článkom 9 ods. 1 železničné podniky aktívne ponúkajú priame cestovné lístky vždy, keď im to obchodné dohody a dostupné údaje umožňujú.

Lístky sa musia ponúkať na nediskriminačnom základe. Priama alebo nepriama diskriminácia na základe štátnej príslušnosti je v rozpore s článkom 18 ZFEÚ.

### 3.2.3. Preprava bicyklov (článok 5)

V súlade s článkom 5 nariadenia železničné podniky umožňujú cestujúcim vziať si bicykle na palubu za určitých podmienok (napr. obmedzenia priestoru, požiadavky služby, ľahká manipulácia a prípadne za poplatok). V prílohe II k nariadeniu sa takisto stanovuje, že železničné podniky musia poskytnúť informácie o prístupe pre bicykle pred cestou. Európska federácia cyklistov poskytla zoznam príkladov osvedčených postupov na prepravu bicyklov (<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. ZODPOVEDNOSŤ, MEŠKANIA, ZMEŠKANIE PRÍPOJA A ODRIEKNU Tie SPOJA

##### 4.1. Pokrytie zodpovednosti železničného podniku a poistenie (články 11 a 12)

V súlade s článkami 11 a 12 nariadenia musia byť železničné podniky schopné pokryť svoju zodpovednosť najmä v prípadoch, keď nehoda spôsobila usmrtenia alebo zranenia. V článku 22 smernice 2012/34/EÚ sa ďalej uvádza, že podľa podmienok na získanie licencie „musí byť železničný podnik primerane poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd [...]“. S cieľom určiť čo možno pokladať za „primerané“ pokrytie bude musieť železničný podnik posúdiť svoje riziká, napr. pokiaľ ide o počet prepravovaných cestujúcich alebo počet potenciálnych nehôd. Zo správy o uplatňovaní nariadenia <sup>(1)</sup> vyplynulo, že skontrolované železničné podniky sú zjavne primerane kryté.

V súlade s článkom 30 prílohy I k nariadeniu môžu členské štáty určiť sumu, ktorá má byť vyplatená v prípade straty života alebo osobného zranenia cestujúcich v dôsledku železničných nehôd, maximálna výška náhrady na jedného cestujúceho však nemôže byť stanovená na menej ako 175 000 zúčtovacích jednotiek <sup>(2)</sup>. Vo vnútroštátnych právnych predpisoch by sa preto mala vyžadovať úroveň krytia v súlade s touto požiadavkou uplatniteľnou na všetky vnútroštátne a medzinárodné služby podľa článkov 11 a 12 nariadenia. Členské štáty môžu tiež stanoviť vyšší strop, pokiaľ ide o náhradu za škodu. Zodpovednosť železničných podnikov za zranenia, škody, za ktoré môže byť poskytnutá náhrada, a rozsah pôsobnosti sťažností sa majú vymedziť vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

##### 4.2. Vrátenie cestovného, presmerovanie a náhrada

###### 4.2.1. Vrátenie cestovného a presmerovanie alebo náhrada ceny cestovného lístka pre viacúsekové cesty (články 16 a 17)

V článku 9 ods. 1 nariadenia sa stanovuje, že „železničný podnik a predajcovia prepravných dokladov ponúkajú prepravné doklady, priame cestovné lístky a rezervácie, ak sú dostupné“.

Cestujúci majú právo na vrátenie cestovného alebo presmerovanie (článok 16) alebo na náhradu za meškanie v podobe percentuálneho podielu ceny cestovného lístka vrátane všetkých dodatkov (článok 17), len ak meškanie pri príchode „do cieľovej stanice podľa prepravnej zmluvy“ predstavuje viac ako 60 minút. Vytvárajú sa tak potenciálne problémy v prípade ciest s prestupom, do ktorých môžu byť zapojení rôzni dopravcovia, najmä vtedy, keď cestujúci, napriek úmyslu uzavrieť jedinú zmluvu, nezískajú jediný cestovný lístok na celú cestu, ale dostanú samostatné lístky na jednotlivé úseky cesty. V súlade s článkom 4 v spojení s článkom 6 ods. 2 prílohy I môžu byť v rámci jednej zmluvy vydané aj oddelené cestovné lístky. V zmluvných dojednaniach medzi cestujúcim a železničným podnikom by sa malo jasne stanoviť, či cestujúci cestuje v rámci jedinej zmluvy alebo v rámci samostatných zmlúv.

Ako sa uvádza v článku 3 ods. 10 nariadenia samostatné cestovné lístky predané v rámci jedinej zmluvy by sa mali chápať ako „priamy cestovný lístok“, pokiaľ predstavujú „prepravnú zmluvu na seba nadväzujúce služby železničnej prepravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky.“ Cestujúci, ktorí sú držiteľmi samostatných cestovných lístkov na základe jedinej zmluvy o preprave, majú nárok na práva udelené podľa článkov 16 a 17, ak je ich meškanie pri príchode do cieľovej stanice viac ako 60 minút aj v prípade, že meškania na jednotlivých úsekoch sú v každom prípade kratšie ako 60 minút. (Pozri aj bod o meškaniach v oddiele 2.2). Ako sa uvádza v článku 27, v prípade problémov počas cesty „cestujúci môžu podať každému zainteresovanému železničnému podnikovi sťažnosť“ a nemusia sa obracať na každý podnik samostatne. Zainteresované železničné podniky musia spolupracovať, aby vyriešili takéto sťažnosti.

###### 4.2.2. Právo na náhradu škody v prípade „vyššej moci“

Rozsudkom Súdneho dvora Európskej únie z 26. septembra 2013 vo veci C-509/11 sa objasnilo, že zásada „vyššej moci“ sa neuplatňuje v súvislosti s právom na náhradu škody za meškania spojov, zmeškania prípojov a odrieknutia spojov, ako sa stanovuje v článku 17 nariadenia.

Súd predovšetkým pripomenul, že nariadenie neobsahuje doložku o „vyššej moci“, ktorou sa obmedzuje zodpovednosť železničných podnikov, pokiaľ ide o náhradu ceny cestovného lístka, ako sa uvádza v článku 17. Podľa rozsudku ESD sa v článku 17 stanovuje **forma náhrady s fixnou sadzbou** za neposkytnutie služby podľa zmluvy o preprave, od ktorej nemožno upustiť v prípade „vyššej moci“, keďže uvedený článok neobsahuje zodpovedajúcu doložku. Naproti tomu sa článok 32 ods. 2 Jednotných právnych predpisov v prílohe I týka zodpovednosti dopravcu za individualizovanú škodu alebo stratu v dôsledku meškania alebo odrieknutia vlaku, v prípade ktorej by sa sťažnosti mali podávať oddelene.

<sup>(1)</sup> Pozri bod 2.8.2 Správy.

<sup>(2)</sup> V súlade s článkom 9 Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) sú zúčtovacie jednotky uvedené v dodatkoch zvláštnymi právami čerpania, ktoré vymedzil Medzinárodný menový fond.

Železničné podniky teda nemajú povolené zahrnúť do svojich všeobecných podmienok o preprave doložku, ktorá by ich oslobodzovala od povinnosti zaplatiť náhradu za škodu podľa článku 17, ak bolo meškanie spôsobené „vyššou mocou“ alebo bolo spôsobené niektorou z príčin uvedených v článku 32 ods. 2 Jednotných právnych predpisov. V dôsledku toho majú cestujúci nárok na náhradu od železničného podniku aj v prípade „vyššej moci“. V tejto súvislosti sa železničná doprava líši od iných druhov dopravy (pozri najmä bod 47 rozsudku). Komisia však vo svojej správe za rok 2013<sup>(1)</sup> uvádza, že preskúma možnosť uplatniť v železničnom sektore rovnaké zaobchádzanie ako pri ostatných druhoch dopravy, t. j. nevyplácať cestujúcim náhradu za meškania v prípadoch nepredvídateľných a neodvratných udalostí.

#### 4.2.3. Pojem „porovnateľné prepravné podmienky“ v prípadoch pokračovania v ceste alebo presmerovania [článok 16 písm. b) a c)]

„Prepravné podmienky“ sú samotnou podstatou dopravných služieb, ktoré dopravca poskytuje na základe zmluvy o preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom cestovných lístkov a cestujúcim. Keď sa v súlade s článkom 16 písmenami b) a c) nariadenia cestujúcim ponúka možnosť pokračovať v ceste alebo presmerovať cestu v dôsledku meškania o viac ako 60 minút, musí sa to uskutočniť „za porovnateľných prepravných podmienok“. Či sú prepravné podmienky porovnateľné môže závisieť od viacerých faktorov a musí sa o tom rozhodovať od prípadu k prípadu. V závislosti od okolností sa odporúčajú tieto osvedčené postupy:

- pokiaľ je to možné, cestujúci nie sú preradení do dopravných zariadení nižšej triedy (ak sa tak stane, držiteľom cestovného lístka prvej triedy by mal byť vrátený rozdiel ceny cestovného lístka);
- ak je jedinou možnosťou presmerovanie cestujúcich na iného železničného dopravcu alebo iný druh dopravy vyššej triedy alebo za vyššie cestovné, ako bolo zaplatené za pôvodnú službu, presmerovanie cesty sa ponúka bez dodatočných nákladov pre cestujúceho;
- vyvinulo sa primerané úsilie, aby sa vyhlo ďalším prípojom;
- pri použití iného železničného dopravcu alebo alternatívneho druhu dopravy na časť cesty, ktorá nebola ukončená podľa plánu, by celkové trvanie cesty malo byť čo najbližšie k plánovanému trvaniu pôvodnej cesty;
- ak bola na pôvodnej ceste objednaná pomoc pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou, pomoc by mala byť rovnako dostupná na alternatívnej trase;
- ak je k dispozícii, malo by byť ponúknuté presmerovanie prístupné osobám so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou.

#### 4.2.4. Multimodálne cestovanie

Multimodálne cestovanie využívajúce viac než jeden druh dopravy v rámci jedinej zmluvy o preprave (napr. cesta železničnou a leteckou dopravou predaná ako jedna cesta) nie je pokryté nariadením, ani akýmkoľvek právnymi predpismi Únie o právach cestujúcich v iných druhoch dopravy. Ak cestujúci zmešká let z dôvodu meškania vlaku, bude mať podľa nariadenia právo len na náhradu a pomoc súvisiacu s cestou vlakom a len ak je meškanie vlaku pri príchode do cieľovej stanice väčšie ako 60 minút počas cesty v rámci jedinej zmluvy o preprave (pokiaľ neexistujú iné ustanovenia vo vnútroštátnom práve, ako sa uvádza v článku 32 ods. 3 prílohy I k nariadeniu).

### 4.3. Odrieknutia

Odrieknutie železničnej služby môže mať rovnaké následky ako meškanie, pokiaľ ide o stratu času a nepríjemnosti, ktoré tak vzniknú pre cestujúceho<sup>(2)</sup>. Cestujúci, ktorí využijú nasledujúce dostupné služby namiesto zrušenej služby, môžu doraziť do cieľovej stanice s meškaním viac ako 60 minút (oproti pôvodne plánovanému času príchodu zrušenej služby). V takomto prípade budú mať cestujúci rovnaké práva na vrátenie ceny cestovného lístka, presmerovanie alebo náhradu tak, ako je stanovené v článkoch 16 a 17, pokiaľ neboli o odrieknutí riadne informovaní v dostatočnom predstihu.

Pokiaľ ide o povinnosť poskytnúť pomoc podľa článku 18, odrieknutím vlaku vznikajú rovnaké práva ako pri meškaní pri odchode, to znamená, že cestujúci majú mať nárok na informácie v súlade s článkom 18 ods. 1 Budú mať nárok aj na pomoc v súlade s článkom 18 ods. 2, ak je čas odchodu nasledujúceho vlaku alebo iných dopravných prostriedkov odložený o viac ako 60 minút.

<sup>(1)</sup> Pozri bod 5.1 Správy.

<sup>(2)</sup> Pozri vymedzenie pojmu meškanie podľa bodu 2.2, ktorý sa týka meškania cestujúceho a nie vlakovej služby.



#### 4.4. Pomoc

##### 4.4.1. Poskytovanie jedla, občerstvenia a ubytovania (článok 18 ods. 2)

V prípade meškania väčšieho ako 60 minút sú železničné podniky povinné poskytnúť jedlo a občerstvenie primerane k času čakania, pokiaľ je k dispozícii (v dostatočnom množstve) vo vlaku alebo na stanici. Ak nie sú k dispozícii (alebo sú k dispozícii v nedostatočnom množstve) na palube ani na stanici, je povinnosť železničného podniku podmienená tým, či je možné ich primerane poskytnúť. Železničný podnik bude musieť posúdiť, či je poskytnutie jedla a občerstvenia „primerané“, pričom zohľadní kritériá, ako je vzdialenosť od miesta dodávky, čas potrebný na dodávku, jednoduchosť dodávky a náklady. Nemôžu však byť oslobodené od požiadavky na posúdenie každej situácie od prípadu k prípadu.

V článku 18 ods. 2 nariadenia sa nestanovujú minimálne požiadavky na kvalitu pomoci. Kvalita jedla a občerstvenia, hotelu alebo iného ubytovacieho zariadenia a inej pomoci by mala byť primeraná a úmerná vzniknutým nepríjemnostiam, vrátane vyhovenia potrebám osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou. Ak nie je možné ponúknuť ubytovanie v hoteli, kvalita „iného ubytovania“ by mala byť čo najbližšia kvalite hotela. Komisia sa domnieva, že „primerane k času čakania“ znamená, že železničné podniky by mali cestujúcim poskytnúť primeranú pomoc zodpovedajúcu dĺžke oneskorenia a dennej (alebo nočnej) hodine, v ktorej táto situácia nastala. Podľa článku 18 ods. 2 sa cestujúcim musí ponúknuť pomoc jasným a prístupným spôsobom v prípade potreby prostredníctvom alternatívnych komunikačných prostriedkov. To znamená, že od cestujúcich sa nemôže očakávať, že si také opatrenia, ako napríklad nájdenie a zaplatenie ubytovania, zabezpečia sami. Ak je to možné, železničné podniky musia aktívne poskytnúť pomoc. Ak je k dispozícii, železničné podniky by mali takisto zabezpečiť ubytovanie, ktoré je prístupné pre osoby so zdravotným postihnutím a pre ich služobných psov.

V článku 32 prílohy I k nariadeniu sa spresňuje zodpovednosť železničných dopravcov za stratu a škodu podľa Jednotných právnych predpisov CIV v prípade dlhých meškaní. Podľa predpisov CIV (článok 32 ods. 2) môžu byť dopravcovia oslobodení od svojej povinnosti pokryť náklady na ubytovanie a komunikáciu napríklad v prípade, že meškание bolo spôsobené „vyššou mocou“. Táto zodpovednosť za škody sa musí odlišovať od povinnosti poskytnúť pomoc podľa článku 18 nariadenia, ktorý nezahŕňa takéto výnimky<sup>(1)</sup>. Podniky poskytujúce služby, na ktoré sa uplatňuje nariadenie, preto nemôžu využívať výnimku.

Osvedčené postupy alebo výhodnejšie podmienky môžu byť kodifikované vo všeobecných prepravných podmienkach za predpokladu, že to nie je v rozpore s nariadením, že sa ponecháva priestor na posúdenie jednotlivých situácií od prípadu k prípadu a že sa tým neobmedzujú práva cestujúcich podľa nariadenia<sup>(2)</sup>.

##### 4.4.2. Dôkaz o meškaní (článok 18 ods. 4)

V súlade s článkom 18 ods. 4 sú železničné podniky povinné na žiadosť cestujúceho potvrdiť meškание na jeho cestovnom lístku ako dôkaz trvania meškания. Ak cestujúci požaduje náhradu za meškание podľa článku 17, dôkaz o meškaní vydaný železničným podnikom alebo jeho zamestnancami (napr. vo forme pečiatky alebo podpisu kontrolóra cestovných lístkov alebo rovnocenného pracovníka) musí následne schváliť železničný podnik a nemôže byť upravený alebo zmenený so spätnou platnosťou.

## 5. PRÁVA OSÔB SO ZDRAVOTNÝM POSTIHNUTÍM A/ALEBO SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

### 5.1. Právo na dopravu

Osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou majú rovnaké práva ako iní cestujúci na využívanie železničnej dopravy. V súlade s článkom 19 nariadenia nemôžu byť osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou diskriminované pri rezervácii, nákupe a využívaní služieb železničnej dopravy. Výnimky z tejto zásady podľa článku 19 ods. 2 a následné odmietnutia prijať rezerváciu, predať cestovné lístky alebo prepraviť osoby so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou musia vždy vychádzať z opodstatnených dôvodov v súlade s pravidlami prístupu na nediskriminačnom základe podľa článku 19 ods. 1.

Ak sú vyznačené miesta pre invalidné vozíky, vrátane spoločných priestorov, v rámci dobrej praxe by mali byť vždy k dispozícii a mali by byť ľahko prístupné<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Pozri aj bod 4.2.2.

<sup>(2)</sup> Pozri článok 6 ods. 2 nariadenia.

<sup>(3)</sup> Pozri aj nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110), ktoré obsahuje osobitné požiadavky týkajúce sa priestorov pre invalidné vozíky.

## 5.2. Certifikácia zdravotného postihnutia

Nariadením sa udeľuje právo na pomoc pre „osoby so zdravotným postihnutím“ a „osoby so zníženou pohyblivosťou“ v zmysle článku 3 ods. 15 Právo na poskytnutie pomoci nie je podmienené predložením osvedčenia. Železničné podniky a manažéri staníc teda nemôžu požadovať od cestujúcich, aby im ukázali osvedčenie o zdravotnom postihnutí alebo iný dôkaz o zdravotnom postihnutí na účel poskytnutia pomoci na staniciach a vo vlakoch.

## 5.3. Informácie pre cestujúcich so zdravotným postihnutím a/alebo so zníženou pohyblivosťou (článok 20)

V súlade s článkom 20 nariadenia musia železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zájazdov na požiadanie informovať cestujúcich o prístupnosti služieb vrátane staníc. Vzhľadom na ciele Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (UNCRPD) <sup>(1)</sup> Komisia odporúča, aby manažéri staníc poskytovali aj informácie o prístupnosti bez ohľadu na zmluvný vzťah s cestujúcimi (napr. na prístupných webových lokalitách a v alternatívnych formátoch).

## 5.4. Predchádzajúce oznámenie o potrebe pomoci vrátane prípadu „viacerých ciest“ [článok 24 písm. a)]

V článku 24 písm. a) nariadenia sa stanovujú podmienky týkajúce sa predchádzajúceho oznámenia, podľa ktorých majú cestujúci nárok na pomoc. Keďže pomoc má byť poskytovaná bez dodatočných poplatkov, malo by to tak byť aj pri rezervácii, napr. prostredníctvom bezplatných telefónnych liniek. Pomoc by mala byť k dispozícii počas celej doby prevádzky vlakov (vrátane nočnej služby alebo počas víkendov) a nemala by sa obmedzovať na bežný pracovný čas.

V prípade viacerých ciest (t. j. cesty pozostávajú z rôznych úsekov ako aj z opakovaných ciest) stačí jedno oznámenie cestujúceho za predpokladu, že cestujúci poskytne primerané informácie o načasovaní následných ciest. Preto je úlohou zmluvnej strany, ktorá dostane oznámenie (železničný podnik, manažér stanice, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zájazdov), aby túto informáciu sprostredkoval všetkým železničným podnikom a manažérom staníc, ktorých sa to týka. V prípade neoznámenia musia železničné podniky a manažéri staníc na staniciach s personálom aj tak vynaložiť všetko primerané úsilie na poskytnutie pomoci, aby osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou mohli cestovať. Preto by nebolo obmedzenie pomoci na prípady, keď bolo doručené predbežné oznámenie, ani jeho zahrnutie do zmluvných podmienok zlučiteľné s nariadením.

## 5.5. Odborná príprava zamestnancov poskytujúcich pomoc osobám so zdravotným postihnutím a/alebo so zníženou pohyblivosťou

Hoci nariadenie neobsahuje osobitné ustanovenia týkajúce sa odbornej prípravy a zvyšovania informovanosti, na zabezpečenie účinnosti pomoci poskytovanej podľa nariadenia sa bude v osvedčených postupoch vyžadovať, aby zamestnanci absolvovali pravidelnú odbornú prípravu a aby boli informovaní o meniacich sa potrebách osôb s rôznymi typmi zdravotných postihnutí a obmedzení pohybu.

## 6. SŤAŽNOSTI PREDLOŽENÉ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

Podľa článku 27 ods. 2 nariadenia môžu cestujúci predkladať sťažnosti ktorémukoľvek železničnému podniku zapojenému do príslušnej cesty. Cestujúci musia byť informovaní o lehotách, ktoré boli udelené v súvislosti s náhradami škody uvedenými v článku 60 Jednotných právnych predpisov, ktoré sú obsiahnuté v prílohe I k nariadeniu (pozri aj oddiel 7).

## 7. POSKYTOVANIE INFORMÁCIÍ CESTUJÚCIM O ICH PRÁVACH

Podľa článku 29 nariadenia majú cestujúci právo byť informovaní o svojich právach a povinnostiach. Poskytnuté informácie musia byť primerané a musia byť poskytnuté v takom čase, aby v momente uzatvorenia zmluvy o preprave cestujúci mali k dispozícii informácie o svojich právach a povinnostiach podľa tejto zmluvy. Informácie sa môžu poskytovať aj v alternatívnych formátoch, ale musia byť prístupné pre osoby so zdravotným postihnutím a priamo prístupné pre cestujúcich (napríklad cestujúci by nemali byť odkázaní len na informácie na internete, ak si lístky mohli rezervovať alebo kúpiť na stanici).

Nie sú tým dotknuté požiadavky na informácie stanovené inými právnymi predpismi Únie, najmä článok 8 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ <sup>(2)</sup> o právach spotrebiteľov a článok 7 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES <sup>(3)</sup> o nekalých obchodných praktikách.

<sup>(1)</sup> Dohovor Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím (<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-e.pdf>). Dohovor nadobudol platnosť v EÚ 22. januára 2011. Všetkých 28 členských štátov ho podpísalo a ratifikovalo. Pozri tiež správu o vykonávaní dohovoru zo strany EÚ, SWD(2014) 182 final, 5.6.2014.

<sup>(2)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ z 25. októbra 2011 o právach spotrebiteľov, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/13/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES a ktorou sa zrušuje smernica Rady 85/577/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES (Ú. v. EÚ L 304, 22.11.2011, s. 64).

<sup>(3)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/29/ES z 11. mája 2005 o nekalých obchodných praktikách podnikateľov voči spotrebiteľom na vnútornom trhu, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 84/450/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 (Ú. v. EÚ L 149, 11.6.2005, s. 22).

## 8. PRESADZOVANIE PRÁVA, SPOLUPRÁCA MEDZI VNÚTROŠTÁTNYMI ORGÁNMI PRESADZOVANIA PRÁVA A SANKCIE

### 8.1. Vybavovanie sťažností zo strany vnútroštátnych orgánov presadzovania práva

Vnútroštátne orgány presadzovania práva môžu vybavovať sťažnosti buď na prvom stupni (t. j. ak podniku, manažérovi stanice alebo predajcovi cestovných lístkov nebola doručená žiadna predchádzajúca sťažnosť alebo žiadosť) alebo na druhom stupni v prípadoch, keď cestujúci nie je spokojný s riešením, ktoré navrhuje železničný podnik, manažér stanice alebo predajca cestovných lístkov, alebo keď nebola doručená žiadna odpoveď. Odporúča sa, aby sa sťažnosti predkladali najprv železničným podnikom, keďže práve oni by mali byť schopní vybrať sťažnosti najúčinnejšie.

Hoci sa v nariadení nešpecifikuje postup vybavovania sťažností (je to ponechané na členské štáty), zásada riadnej administratívnej praxe si vyžaduje rýchle a efektívne vybavovanie sťažností. Nadmerne dlhé lehoty by nielen ohrozili dodržiavanie nariadenia, ale by v rámci členských štátov spôsobili aj nerovné zaobchádzanie s cestujúcimi. Orgány, ktoré vybavujú sťažnosti, by preto mali byť primerane vybavené a mali by mať vhodný personál na plnenie svojich úloh.

Na zabezpečenie čo najvyššej účinnosti a dostupnosti pre cestujúcich by sa malo v osvedčených postupoch vyžadovať stanovenie lehôt na odpovede cestujúcim. Napríklad potvrdenie o prijatí sťažnosti by sa malo zaslať najneskôr do dvoch týždňov a konečná odpoveď by mala byť poskytnutá do troch mesiacov. V zložitých prípadoch môže príslušný vnútroštátny orgán presadzovania práva podľa vlastného uváženia predĺžiť čas potrebný na vyriešenie sťažnosti na maximálne šesť mesiacov. V takom prípade by mali byť cestujúci informovaní o dôvodoch takejto predĺženia a o predpokladanom čase potrebnom na ukončenie konania. V prípadoch, keď je vnútroštátny orgán presadzovania práva zároveň orgánom pre alternatívne riešenie sporov konajúcim z pozície stanovenej v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ<sup>(1)</sup>, uvedené navrhované lehoty by v žiadnom prípade nemali ovplyvniť alebo nahradiť tie, ktoré sú stanovené v uvedenej smernici.

Nariadením sa pre cestujúcich nestanovuje žiadna lehota na predloženie sťažností vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva. Lehoty stanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch by sa preto mali uplatňovať aj vtedy, ak to znamená, že lehoty sa môžu v jednotlivých členských štátoch líšiť. S cieľom zabezpečiť, že postupy predkladania sťažností sa budú presadzovať efektívne a budú poskytovať bezpečné právne prostredie pre železničné podniky a iné potenciálne zainteresované podniky, Komisia odporúča, aby cestujúci predkladali sťažnosti v primeranom časovom rámci. V osvedčených postupoch by sa tiež malo vyžadovať, aby cestujúci boli informovaní o možnostiach odvolania sa alebo o iných krokoch, ktoré môžu podniknúť v prípade, že nesúhlasia s posúdením ich prípadu.

### 8.2. Spolupráca medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania práva pri vybavovaní cezhraničných sťažností (článok 31) a rozhodovanie o príslušnom vnútroštátnom orgáne presadzovania práva

Okrem požiadavky na spoluprácu nariadenie neobsahuje žiadne osobitné ustanovenia týkajúce sa vybavovania cezhraničných sťažností medzi členskými štátmi. S cieľom urýchliť a uľahčiť vybavovanie takýchto sťažností Komisia odporúča tieto osvedčené postupy:

V nariadení sa stanovujú povinnosti železničných podnikov. Cestujúci môžu vždy predložiť sťažnosť akémukoľvek vnútroštátnemu orgánu presadzovania práva alebo inému určenému orgánu (článok 30 ods. 2). Ak sa sťažnosť týka údajného porušenia povinnosti zo strany železničného podniku, vnútroštátnym orgánom presadzovania práva určeným na vybavenie sťažnosti by z dôvodov efektívnosti a účinnosti mal byť orgán toho členského štátu, ktorý uvedenému železničnému podniku udelil licenciu.

Napríklad ak sa predložená sťažnosť týka smrti alebo zranenia v dôsledku železničnej nehody, príslušným vnútroštátnym orgánom presadzovania práva by mal byť orgán toho členského štátu, ktorý udelil licenciu železničnému podniku, ktorý prepravoval cestujúceho v čase nehody. Ak sa sťažnosť týka nedostatku cestovných informácií pred cestou, mal by sa ňou zaoberať vnútroštátny orgán presadzovania práva toho členského štátu, ktorý udelil licenciu železničnému podniku, s ktorým cestujúci uzavrel zmluvu o preprave, aj keby sa tak stalo prostredníctvom sprostredkovateľa (napr. predajcu cestovných lístkov, prevádzkovateľa zázajdu atď.). Ak sa sťažnosť týka pomoci (občerstvenie, jedlo alebo ubytovanie), mal by sa ňou zaoberať vnútroštátny orgán presadzovania práva toho členského štátu, ktorý udelil licenciu železničnému podniku zodpovednému za poskytnutie takejto pomoci podľa článku 18.

V určitých prípadoch (napr. zložitých prípadoch, prípadoch týkajúcich sa viacerých žiadostí a cezhraničného cestovania alebo napr. pri nehodách na území iného členského štátu, než je ten, ktorý udelil licenciu železničnému podniku) sa vnútroštátne orgány presadzovania práva môžu spoločne rozhodnúť, že sa odchyľia od uvedených zásad a určia medzi sebou „vedúci“ vnútroštátny orgán presadzovania práva, najmä v prípadoch, keď nie je jasné, ktorý orgán je príslušný, alebo v prípadoch, keď by sa tým uľahčilo alebo urýchlilo vyriešenie sťažnosti. V súlade so svojimi povinnosťami podľa článku 31 nariadenia by všetky zainteresované vnútroštátne orgány presadzovania práva mali spolupracovať s „vedúcim“ vnútroštátnym orgánom presadzovania práva a poskytovať relevantné informácie s cieľom uľahčiť vyriešenie sťažnosti (napr. zdieľaním informácií, pomocou s prekladom dokumentov a poskytnutím informácií o okolnostiach nehôd). Cestujúci by mali byť informovaní o tom, ktorý orgán koná v pozícii „vedúceho“ orgánu a tento orgán by mal potom slúžiť ako ich jednotné kontaktné miesto.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 14).

Ak sa sťažnosť týka možného porušovania zo strany manažérov staníc, príslušným vnútroštátnym orgánom presadzovania práva by mal byť orgán toho členského štátu, na ktorého území sa stala nehoda.

S cieľom podporiť účinnosť spolupráce medzi orgánmi presadzovania práva členských štátov by akákoľvek dohoda medzi nimi v súvislosti s vybavovaním sťažností mala zabezpečiť, aby sankcie za porušenia ustanovenia nariadenia mohol uložiť aspoň jeden orgán členského štátu.

---

## IV

(Informácie)

INFORMÁCIE INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ  
ÚNIE

## EURÓPSKA KOMISIA

Výmenný kurz eura <sup>(1)</sup>

3. júla 2015

(2015/C 220/02)

1 euro =

Mena	Výmenný kurz	Mena	Výmenný kurz		
USD	Americký dolár	1,1096	CAD	Kanadský dolár	1,3961
JPY	Japonský jen	136,38	HKD	Hongkongský dolár	8,6021
DKK	Dánska koruna	7,4607	NZD	Novozélandský dolár	1,6581
GBP	Britská libra	0,71020	SGD	Singapurský dolár	1,4953
SEK	Švédská koruna	9,3726	KRW	Juhokórejský won	1 246,81
CHF	Švajčiarsky frank	1,0466	ZAR	Juhoafrický rand	13,6359
ISK	Islandská koruna		CNY	Čínsky juan	6,8856
NOK	Nórska koruna	8,8500	HRK	Chorvátska kuna	7,5970
BGN	Bulharský lev	1,9558	IDR	Indonézska rupia	14 792,54
CZK	Česká koruna	27,145	MYR	Malajzijský ringgit	4,1937
HUF	Maďarský forint	315,48	PHP	Filipínske peso	49,988
PLN	Poľský zlotý	4,1955	RUB	Ruský rubel	61,8765
RON	Rumunský lei	4,4832	THB	Thajský baht	37,482
TRY	Turecká líra	2,9873	BRL	Brazílsky real	3,4584
AUD	Austrálsky dolár	1,4747	MXN	Mexické peso	17,4240
			INR	Indická rupia	70,3917

<sup>(1)</sup> Zdroj: referenčný výmenný kurz publikovaný ECB.

**Nová národná strana obehových euromincí**

(2015/C 220/03)



*Národná strana novej obehovej pamätnej mince v hodnote 2 EUR vydanej Belgickom*

Obehové euromince majú v celej eurozóne štatút zákonného platidla. Komisia zverejňuje opis vzorov všetkých nových euromincí s cieľom informovať každého, kto prichádza s mincami do kontaktu v rámci svojej pracovnej činnosti, ako aj širokú verejnosť<sup>(1)</sup>. V súlade so závermi Rady z 10. februára 2009<sup>(2)</sup> môžu členské štáty eurozóny a krajiny, ktoré s Európskou úniou uzavreli menovú dohodu stanovujúcu vydávanie obehových euromincí, vydať do obehu pamätne euromince za určitých podmienok, predovšetkým musia mať len nominálnu hodnotu 2 EUR. Tieto mince majú rovnaké technické parametre ako ostatné mince v hodnote 2 EUR, na národnej strane je však vyobrazený pamätný motív, ktorý má veľkú symbolickú hodnotu z národného alebo európskeho hľadiska.

**Vydávajúca krajina:** Belgicko

**Motív:** Rok 2015 – Európsky rok rozvoja

**Vecný opis vzoru:** Na vnútornej strane mince je vyobrazená ruka držiaca zemeguľu, pred ktorou sa nachádza rastlina. Nápis „2015 EUROPEAN YEAR FOR DEVELOPMENT“ (Rok 2015 – Európsky rok rozvoja) je uvedený v kruhovom oblúku okolo zemegule. Označenie vydávajúcej krajiny „BE“ sa nachádza pod rukou, zatiaľ čo značka minciara a značka bruselskej mincovne – hlava archanjela Michala s prilbou – sú znázornené vľavo.

Vo vonkajšom prstenci mince je vyobrazených dvanásť hviezd vlajky Európskej únie.

**Náklad:** 250 000 mincí

**Dátum vydania:** september 2015

<sup>(1)</sup> Pozri Ú. v. ES C 373, 28.12.2001, s. 1 o národných stranách všetkých mincí, ktoré boli vydané v roku 2002.

<sup>(2)</sup> Pozri závery Rady pre hospodárske a finančné záležitosti z 10. februára 2009 a odporúčanie Komisie z 19. decembra 2008 o spoločných usmerneniach pre národné strany a vydávanie euromincí určených do obehu (Ú. v. EÚ L 9, 14.1.2009, s. 52).

# SÚDNY DVOR EURÓPSKEJ ÚNIE

## ROZHODNUTIE SÚDNEHO DVORA

zo 4. júna 2015

### o oficiálnych sviatkoch a súdnych prázdninách

(2015/C 220/04)

SÚDNY DVOR

so zreteľom na článok 24 ods. 2, 4 a 6 rokovacieho poriadku,

keďže v súlade s týmto ustanovením je potrebné stanoviť zoznam oficiálnych sviatkov a vymedziť dni súdnych prázdnin,

PRIJÍMA TOTO ROZHODNUTIE:

#### Článok 1

Zoznam oficiálnych sviatkov v zmysle článku 24 ods. 4 a 6 rokovacieho poriadku je stanovený takto:

- Nový rok,
- Veľkonočný pondelok,
- 1. máj,
- Nanebovstúpenie Pána,
- Turičný pondelok,
- 23. jún,
- 15. august,
- 1. november,
- 25. december,
- 26. december.

#### Článok 2

Na obdobie od 1. novembra 2015 do 31. októbra 2016 sú dni súdnych prázdnin v zmysle článku 24 ods. 2 a 6 rokovacieho poriadku stanovené takto:

- Vianoce 2015: od pondelka 21. decembra 2015 do nedele 10. januára 2016 vrátane,
- Veľká noc 2016: od pondelka 21. marca 2016 do nedele 3. apríla 2016 vrátane,
- leto 2016: od piatku 22. júla 2016 do nedele 4. septembra 2016 vrátane.

#### Článok 3

Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť v deň svojho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Luxemburgu 4. júna 2015

A. CALOT ESCOBAR

*Tajomník*

V. SKOURIS

*Predseda*

---

## V

(Oznamy)

## KONANIA TÝKAJÚCE SA VYKONÁVANIA POLITIKY HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE

## EURÓPSKA KOMISIA

## Predbežné oznámenie o koncentracii

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

Vec, ktorá môže byť posúdená v rámci zjednodušeného postupu

(Text s významom pre EHP)

(2015/C 220/05)

1. Komisii bolo 24. júna 2015 podľa článku 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 <sup>(1)</sup> doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik Amedia Distribusjon AS, stopercentná dcérska spoločnosť podniku Amedia AS (Nórsko) spolu s podnikom Schibsted Distribusjon AS, stopercentnou dcérskou spoločnosťou podniku Schibsted ASA (Nórsko), získajú v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) a článku 3 ods. 4 nariadenia o fúziách spoločnú kontrolu nad podnikom Helthjem AS (Nórsko), novo založenou spoločnosťou vytvárajúcou spoločný podnik prostredníctvom upísania akcií v rámci emisie akcií.

2. Predmet činnosti dotknutých podnikov:

- Amedia Distribusjon AS distribuuje noviny a iné tlačené produkty pre novinové periodiká podniku Amedia AS, ako aj pre tretie strany. Amedia AS je nórska mediálna skupina pod kontrolou podniku Telenor ASA a Landsorganisasjonen i Norge (Nórska konfederácia odborových zväzov),
- Schibsted Distribusjon AS distribuuje noviny a iné tlačené produkty pre Schibsted ASA a tretie strany. Schibsted ASA je medzinárodná mediálna skupina,
- Helthjem AS bude ponúkať doručovanie balíkov v Nórsku.

3. Na základe predbežného posúdenia a bez toho, aby bolo dotknuté konečné rozhodnutie v tejto veci, sa Európska komisia domnieva, že oznámená transakcia by mohla patriť do rozsahu pôsobnosti nariadenia o fúziách. V súlade s oznámením Európskej komisie o zjednodušenom postupe pri riešení niektorých koncentracii podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 <sup>(2)</sup> je potrebné uviesť, že túto vec je možné posudzovať v súlade s postupom stanoveným v oznámení.

4. Európska komisia vyzýva zainteresované tretie strany, aby predložili prípadné pripomienky k zamýšľanej koncentrácii.

Pripomienky musia byť Európskej komisii doručené najneskôr do 10 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia. Pripomienky je možné zaslať faxom (+32 22964301), e-mailom na adresu: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu alebo poštou s uvedením referenčného čísla M.7664 – Schibsted Distribusjon/Amedia Distribusjon/Helthjem na túto adresu:

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

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1 („nariadenie o fúziách“).

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 366, 14.12.2013, s. 5.



**Predbežné oznámenie o koncentrácii****(Vec M.7630 – FedEx/TNT Express)****(Text s významom pre EHP)**

(2015/C 220/06)

1. Komisii bolo 26. júna 2015 podľa článku 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004<sup>(1)</sup> doručené oznámenie o zamýšľanej koncentrácii, ktorou podnik FedEx Corporation („FedEx“, USA) získava v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia o fúziách výlučnú kontrolu nad podnikom TNT Express N.V. („TNT“, Holandsko), prostredníctvom verejnej ponuky oznámenej 7. apríla 2015.

2. Predmet činnosti dotknutých podnikov:

- FedEx: medzinárodné služby v oblasti doručovania malých balíkov, špedičné služby, ako aj služby nákladnej dopravy prostredníctvom integrovanej celosvetovej siete,
- TNT: medzinárodné služby v oblasti doručovania malých balíkov, služby nákladnej dopravy a špedičné služby.

3. Na základe predbežného posúdenia a bez toho, aby bolo dotknuté konečné rozhodnutie v tejto veci, sa Komisia domnieva, že oznámená transakcia by mohla patriť do rozsahu pôsobnosti nariadenia o fúziách.

4. Komisia vyzýva zainteresované tretie strany, aby jej predložili prípadné pripomienky k zamýšľanej koncentrácii.

Pripomienky musia byť Komisii doručené najneskôr do 10 dní od dátumu uverejnenia tohto oznámenia. Pripomienky je možné zaslať faxom (+32 22964301), e-mailom na adresu: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu alebo poštou s uvedením referenčného čísla M.7630 – FedEx/TNT Express na túto adresu:

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

---

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1 („nariadenie o fúziách“).





ISSN 1977-1037 (elektronické vydanie)  
ISSN 1725-5236 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

SK