



**Poradňa pre občianske  
a ľudské práva**  
Krivá 23  
040 01 Košice

Váš list číslo/ zo dňa

██████████

Naše číslo

██████████

Vybavuje/

██████████

Bratislava

██████████

**Odborné stanovisko podľa § 1 ods. 2 písm. f) zákona č. 308/1993 Z. z. o zriadení Slovenského národného strediska pre ľudské práva v znení neskorších predpisov**

██████████

Slovenskému národnému stredisku pre ľudské práva (ďalej len „Stredisko“) ste v mene Poradne pre občianske a ľudské práva (ďalej len „Poradňa“) dňa 04. augusta 2023 doručili žiadosť o vydanie odborného stanoviska vo veci namietanej diskriminácie v prístupe k železničnej doprave (ďalej ako „žiadosť“) poskytovanej Železničnou spoločnosťou Slovensko a. s., so sídlom Rožňavská 1, 832 72, Bratislava 3, IČO: 35 914 939 (ďalej ako „Železničná spoločnosť“).

V zmysle § 1 ods. 2 písm. f) zákona č. 308/1993 Z. z. o zriadení Slovenského národného strediska pre ľudské práva (ďalej ako „zákon o zriadení Strediska“), Stredisko vydáva odborné stanoviská vo veciach dodržiavania zásady rovnakého zaobchádzania podľa antidiskriminačného zákona.<sup>1</sup> V predmetnej veci vydáva nasledovné odborné stanovisko.

### **Z obsahu žiadosti**

V žiadosti poukazujete na protizákonnosť znevýhodnenia, resp. diskrimináciu konkrétnych skupín obyvateľstva v dôsledku spôsobu fungovania Samoobslužného výpravného systému Železničnej spoločnosti (ďalej ako „Systém“)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Zákon č. 365/2004 Z. z. o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej v texte len „antidiskriminačný zákon“) v znení neskorších predpisov.

<sup>2</sup> Viac informácií o Systéme je verejne dostupných online na: <https://www.zssk.sk/samoobsluzny-vypravny-system-svs/>.



V rámci svojej monitorovacej činnosti ste zaevidovali viacero sťažností obyvateľov a obyvateľiek marginalizovaných rómskych komunít (ďalej ako „dotknuté osoby“) pochádzajúcich z obcí, ktoré „ležia na trati č. 160“, kde je Systém zavedený (vrátane osôb z obce Veľká Ida). **Dotknuté osoby sa sťažovali na to, že si nemohli kúpiť cestovný lístok v tzv. osobnej pokladnici u rušňovodiča. Mohli si ho kúpiť len online alebo vo forme SMS.** V minulosti pritom takúto možnosť mali. Na železničnej stanici Veľká Ida si pritom dotknuté osoby nemôžu kúpiť cestovný lístok v hotovosti z dôvodov na strane Železničnej spoločnosti. Takáto možnosť majú až na hlavnej železničnej stanici v Košiciach.

**Dňa 5. júna 2023 ste podnetom vyzvali Železničnú spoločnosť k odstráneniu diskriminácie.** Nezákonný stav ste odôvodnili znevýhodnením tých cestujúcich, ktorí nemajú prístup k internetu, nevlastnia digitálne zariadenia alebo nedisponujú technickými zručnosťami potrebnými k online alebo SMS nákupu cestovného lístka. Systém má znevýhodňovať najmä obyvateľstvo z marginalizovaných rómskych komunít, staršie a zdravotne znevýhodnené osoby a rovnako aj nízko príjmové skupiny obyvateľstva. Železničnej spoločnosti ste navrhli spôsob odstránenia protiprávneho stavu zavedením možnosti nákupu cestovného lístka v hotovosti u rušňovodiča na tratiach, kde je Systém zavedený.

**Dňa 4. júla 2023 Vám Železničná spoločnosť doručila zamietavú odpoveď na Váš podnet.** Z obsahu jej odpovede však vyplýva rozpor medzi Vami zistenými informáciami o údajnej diskriminačnej praxi a tými, ktoré Vám poskytla Železničná spoločnosť. Tá Vás mala informovať o dostupnej možnosti zakúpiť si 24 hodinový cestovný lístok (platnosť lístka) v hotovosti aj u rušňovodiča. Podľa vyššie uvedených sťažností obyvateľov obce Veľká Ida to však neplatilo. Železničná spoločnosť svoju odpoveď zároveň odôvodnila podstatou Systému. **Keďže na tratiach, kde je implementovaný, sa vo vlakoch nenachádza vlakový personál, nie je možné zavedenie nákupu cestovných lístkov u sprievodcov a vlakvedúcich.** Odkázala aj na Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (ďalej ako „Nariadenie“)<sup>3</sup> a Zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej ako „Zmluva“)<sup>4</sup>. Podľa článku 11 ods. 2 Nariadenia sú železničné podniky oprávnené zavádzať ako jednu z foriem predaja cestovných lístkov aj ich predaj prostredníctvom telefónu, internetu alebo iných široko dostupných informačných technológií. Ďalšie podmienky prepravy a dostupnosti cestovných lístkov sú obsahom Zmluvy. Ich plnenie kontroluje akcionár - Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej ako „Ministerstvo“), ktoré je zmluvnou stranou Zmluvy.

Ak by aj Železničná spoločnosť garantovala možnosť nákupu cestovného lístka na tratiach so SVS v hotovosti u rušňovodiča, na odstránenie diskriminácie je podľa Vášho názoru **nutné aj**

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave, dostupné online na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex:32021R0782>.

<sup>4</sup> Zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme, dostupná online na: <https://crz.gov.sk/data/att/2556022.pdf>.



**zavedenie rovnakej ceny lístkov pri všetkých formách a spôsoboch nákupov.** 24 hodinový cestovný lístok, ktorý si údajne cestujúci môžu kúpiť v rámci Systému priamo u rušňovodiča, je podľa Vašich zistení na kratších úsekoch danej trate cenovo nevýhodný, pričom jeho nákup v osobnej pokladnici je lacnejší.

### **Postup Strediska po doručení žiadosti**

Stredisko požiadalo Železničnú spoločnosť o odôvodnenie možnosti kúpiť si u rušňovodiča výhradne 24 hodinový cestovný lístok, ako aj o to, či neplánuje rozšíriť tento spôsob predaja aj o iné druhy cestovných lístkov. Požiadalo tiež o odôvodnenie rozdielu v cene 24 hodinového lístka pri nákupe u rušňovodiča a v osobnej pokladnici, resp. prostredníctvom iných foriem predaja a o informáciu, či je možnosť zakúpenia si lístka u rušňovodiča dostupná na všetkých tratiach so zavedeným Systémom.

Železničná spoločnosť v odpovedi skonštatovala, že zavedenie Systému je viazané na podmienky nákupu cestovných lístkov pre cestujúcich, ktoré sú im vopred známe a sú povinní ich dodržiavať. Osobitne akcentovala povinnosť ustanovenú článkom A. 4. 2., písm. c) Prepravného poriadku Železničnej spoločnosti, ktorý ukladá všetkým cestujúcim, na všetkých tratiach, povinnosť kúpiť si cestovný lístok vopred. Cieľom tohto opatrenia je zefektívnenie práce sprevádzajúceho personálu vlaku.

Cestujúci si môžu cestovné lístky kúpiť 60 dní vopred v ktorejkoľvek pokladnici Železničnej spoločnosti, online na webe: [www.zssk.sk](http://www.zssk.sk); v mobilnej aplikácii ZSSK Ideme vlakom, v stacionárnych automatoch (na železničnej stanici Prešov mesto – len vnútroštátne cestovné lístky) alebo vo forme SMS (tieto cestovné lístky platia len vo vnútroštátnej preprave vlakmi kategórie Os).

Zavedenie predaja cestovných lístkov rušňovodičom je podľa Železničnej spoločnosti doplnkovou formou zakúpenia si cestovného lístka na tratiach, kde je implementovaný Systém. Takýto predaj nesmie byť vykonávaný na úkor bezpečnosti a včasnosti prepravy cestujúcich. Jeho podmienky schvaľuje Ministerstvo a podľa názoru Železničnej spoločnosti je Systém v súlade s Nariadením. Preto ani neplánuje rozšírenie tohto spôsobu predaja o iné ako 24 hodinové cestovné lístky, ba dokonca, bude postupne prehodnocovať trvanie dostupnosti tejto doplnkovej služby. Stredisko oboznámila aj s výškou taríf pre jednotlivé trate so zavedeným Systémom.

Na poskytnuté informácie reagovalo Stredisko dodatočnou žiadosťou o vysvetlenie spôsobu kontroly bezpečnosti cestujúcich a včasnosti prepravy v kontexte predaja cestovných lístkov priamo u rušňovodiča v rámci Systému. Ďalšia otázka smerovala k tomu, či zamietnutie predaja cestovného lístka závisí od svojoľle rušňovodiča alebo sa naň vzťahuje všeobecne záväzný interný postup.



Železničná spoločnosť Stredisku zopakovala doplnkovú charakteristiku služby predaja cestovného lístka rušňovodičom. Vyhodnotenie toho, či samotný predaj môže ohroziť bezpečnosť cestujúcich alebo včasnosť ich prepravy je plne v kompetencii rušňovodiča.

## Relevantná právna úprava

Obsah povinnosti dodržiavania zásady rovnakého zaobchádzania determinujú predovšetkým ustanovenia antidiskriminačného zákona. Predmetom jeho úpravy sú aj základné definíčné znaky diskriminácie, ktorých identifikácia je nevyhnutným predpokladom toho, aby mohlo byť určité konanie kvalifikované ako diskriminácia, osobitné prostriedky ochrany pred diskrimináciou, prostriedky právnej ochrany, ak dôjde k porušeniu uvedenej povinnosti.

Antidiskriminačný zákon zakotvuje povinnosť dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania v oblasti poskytovania tovarov a služieb v § 3 ods. 1. Podľa § 3 ods. 1 je *„každý povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania v oblasti pracovnoprávných a obdobných právnych vzťahov, sociálneho zabezpečenia, zdravotnej starostlivosti, poskytovania tovarov a služieb a vo vzdelávaní.“* Povinnosť dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania v oblasti poskytovania tovarov a služieb opätovne stanovuje aj § 5 ods. 1 antidiskriminačného zákona, v zmysle ktorého sa *„v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania v sociálnom zabezpečení, zdravotnej starostlivosti, pri poskytovaní tovarov a služieb a vo vzdelávaní zakazuje diskriminácia osôb z dôvodov podľa § 2 ods. 1.“*

Na povinnosť dodržiavať zákaz diskriminácie v oblasti ochrany práv spotrebiteľov odkazuje aj ustanovenie § 4 zákona o ochrane spotrebiteľa. Predávajúci nesmie konať v rozpore s dobrými mravmi, pričom konaním v rozpore s dobrými mravmi sa na účely tohto zákona rozumie aj konanie, ktoré vykazuje zjavné znaky diskriminácie.<sup>5</sup> Predávajúci je povinný dodržiavať zásadu rovnakého zaobchádzania voči spotrebiteľovi v poskytovaní výrobkov a služieb ustanovenú osobitným predpisom.<sup>6</sup> Tým je vyššie uvedený antidiskriminačný zákon.

Práva osobitnej skupiny spotrebiteľov, cestujúcich v železničnej doprave, osobitne upravuje Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 z 29. apríla 2021 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (ďalej len „Nariadenie“).<sup>7</sup> V 15. bode preambuly ustanovuje, že *„vzhľadom na rozvoj online platforiem predaja osobných cestovných lístkov by členské štáty mali osobitnú pozornosť venovať zaisteniu toho, aby nedošlo k žiadnej diskriminácii počas prístupu na online rozhrania alebo nákupu cestovných lístkov online. Úroveň ochrany cestujúcich by okrem toho mala byť rovnaká bez ohľadu na spôsob zakúpenia určitého typu cestovného lístku.“* V zmysle čl. 1, ods. 1, písm. a) Nariadenia sa *„na účely*

<sup>5</sup> § 4 ods. 8 zákona o ochrane spotrebiteľa

<sup>6</sup> § 4 ods. 3 zákona o ochrane spotrebiteľa

<sup>7</sup> Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782>



zabezpečenia účinnej ochrany cestujúcich a podpory cestovania železnicou sa v tomto nariadení stanovujú pravidlá železničnej prepravy, ktoré sa týkajú: **nediskriminácie cestujúcich z hľadiska prepravných podmienok a ponuky cestovných lístkov.**“

Podľa čl. 11 Nariadenia „železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zájazdov ponúkajú cestovné lístky a v prípade dostupnosti priame cestovné lístky a rezervácie. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 3 a 4, železničné podniky predávajú priamo alebo prostredníctvom predajcov cestovných lístkov či prevádzkovateľov zájazdov cestovné lístky cestujúcim **aspoň jednou z týchto foriem predaja:**

- predajňa cestovných lístkov, iné miesta predaja alebo predajný automat;
- telefón, internet alebo iné široko dostupné informačné technológie;
- vo vlaku.

Príslušné orgány vymedzené v článku 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu vyžadovať, aby železničné podniky ponúkali cestovné lístky na spoje prevádzkované v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme **viac než jednou formou predaja.**

V prípade, že sa na železničnej stanici odchodu vlakov nenachádza žiadna predajňa cestovných lístkov, ani predajný automat, **cestujúci sú na železničnej stanici informovaní o:**

- možnosti kúpy cestovného lístku prostredníctvom telefónu, internetu alebo vo vlaku a o tom, ako treba pri kúpe postupovať;
- najbližšej železničnej stanici alebo najbližšom mieste s predajňou cestovných lístkov alebo predajnými automatmi.

Ak sa na železničnej stanici odchodu vlakov nenachádza predajňa cestovných lístkov, ani dostupný predajný automat a zakúpenie cestovného lístka vopred nie je možné ani žiadnym iným dostupným spôsobom, **osobám so zdravotným postihnutím sa umožní zakúpenie cestovných lístkov vo vlaku bez príplatku.** Železničné podniky môžu toto právo **obmedziť alebo odmietnuť z opodstatnených dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti alebo povinnej rezervácie vlakov.**

V prípade, že vo vlaku nie je personál, **železničný podnik poradí osobám so zdravotným postihnutím o tom, či si zakúpiť cestovný lístok, a informuje ich o tom, ako si ho zakúpiť.**“

**Zmluva o fungovaní Európskej únie** v čl. 57 vymedzuje, aké plnenia je možné považovať za služby v zmysle práva Európskej únie, keď uvádza, že „v zmysle zmlúv sa za služby považujú plnenia, ktoré sa bežne poskytujú za odplatu, pokiaľ ich neupravujú ustanovenia o voľnom pohybe tovaru, kapitálu a osôb.

Služby zahŕňajú najmä:





- a) činnosti priemyselnej povahy;
- b) činnosti obchodnej povahy;
- c) činnosti remeselnej povahy;
- d) činnosti v oblasti slobodných povolání.<sup>8</sup>

## Právne posúdenie

Diskrimináciou sa rozumie nedodržanie zásady rovnakého zaobchádzania upravenej v antidiskriminačnom zákone. Pre konštatovanie záveru o porušení zákazu diskriminácie musia byť splnené základné predpoklady diskriminácie v zmysle antidiskriminačného zákona. K dôvodnému právnemu záveru o porušení zákazu diskriminácie možno dospieť na základe kumulatívnej identifikácie chránenej oblasti právnych vzťahov, upravenej v § 3 ods. 1 antidiskriminačného zákona, niektorého z chránených dôvodov podľa § 2 ods. 1 antidiskriminačného zákona a formy diskriminácie upravenej v § 2a antidiskriminačného zákona. Zároveň platí, že nie každé rozdielne zaobchádzania musí automaticky predstavovať porušenie zákazu diskriminácie. V ustanoveniach § 8 a 8a antidiskriminačného zákona zákonodarca upravuje podmienky tzv. prípustného rozdielneho zaobchádzania.

Zákaz diskriminácie sa vzťahuje aj na oblasť poskytovania tovarov a služieb, vrátane bývania. Antidiskriminačný zákon bližšie nešpecifikuje množinu právnych vzťahov, ktoré možno podradiť pod „*poskytovanie služieb*“. V poznámke k ustanoveniu § 5 ods. 2 písm. d) zákonodarca len odkazuje na ustanovenia zákona o ochrane spotrebiteľa. Pri interpretácii obsahu ustanovení antidiskriminačného zákona je potrebné vychádzať z interpretačnej a rozhodovacej praxe Súdneho dvora Európskej únie a ustanovení práva Európskej únie, vychádzajúc z toho, že nadobudnutím účinnosti antidiskriminačného zákona Slovenská republika o. i. transponovala do svojho vnútroštátneho právneho poriadku tzv. antidiskriminačné smernice Európskej únie. Smerodajnými sú v uvedenom kontexte **Smernica Rady 2000/43/ES**, ktorou sa zavádza zásada rovnakého zaobchádzania s osobami bez ohľadu na rasový alebo etnický pôvod a **Smernica Rady 2004/113/ES** o vykonávaní zásady rovnakého zaobchádzania medzi mužmi a ženami v prístupe k tovaru a službám a k ich poskytovaniu. Druhá z uvedených smerníc v čl. 11 Preambuly uvádza, že služby by sa mali v kontexte povinnosti dodržiavania zásady rovnakého zaobchádzania vnímať v zmysle čl. 50 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva. Pod službami je v zmysle čl. 57 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (pôvodného článku 50 Zmluvy o založení Európskeho

---

<sup>8</sup> Zmluva o fungovaní Európskej únie, dostupná online na: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0021.01/DOC\\_3&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0021.01/DOC_3&format=PDF)



spoločenstva)<sup>9</sup> možné rozumieť veľmi širokú škálu odplatných plnení.<sup>10</sup> **Na služby predaja cestovných lístkov v rámci železničnej dopravy sa v zmysle antidiskriminačného zákona nepochybné vzťahuje zákaz diskriminácie, t. j. ide o oblasť právnych vzťahov, ktorá je chránená antidiskriminačným normatívom.**

Podľa § 2 ods. 1 antidiskriminačného zákona „*dodržiavanie zásady rovnakého zaobchádzania spočíva v zákaze diskriminácie z dôvodu pohlavia, náboženského vyznania alebo viery, rasy, príslušnosti k národnosti alebo etnickej skupine, zdravotného postihnutia, veku, sexuálnej orientácie, manželského stavu a rodinného stavu, farby pleti, jazyka, politického alebo iného zmýšľania, národného alebo sociálneho pôvodu, majetku, rodu alebo iného postavenia alebo z dôvodu oznámenia kriminality alebo inej protispoločenskej činnosti.*“ Systém by mohol byť na prvý pohľad diskriminačný predovšetkým vo vzťahu k **obyvateľom z vylúčených rómskych komunití, ľuďom vo vyššom veku, zdravotne znevýhodneným a nízkopríjmovým skupinám obyvateľstva**, a to vzhľadom k tomu, že tieto osoby majú obmedzený prístup k digitálnym technológiám. Inými slovami, dotknutými môžu byť jednotlivci na základe dôvodu veku, zdravotného postihnutia, príslušnosti k rómskej etnickej, či národnostnej skupine, sociálneho pôvodu, majetku alebo dôvodu iného postavenie. Podľa právneho názoru Strediska je sociálno-ekonomický status jednotlivca totiž možné podradiť aj pod dôvod tzv. iného postavenia dotknutej osoby.<sup>11</sup> Medzi namietaným domnelým motívom a samotným menej priaznivým zaobchádzaním musí existovať určitá miera príčinnej súvislosti.

Z podmienok prevádzky Systému a spôsobu jeho implementácie, samozrejme, na prvý pohľad nevyplýva, že by išlo o priamy zámer zaobchádzať menej priaznivo s vyššie označenými skupinami osôb. V uvedenom kontexte je zásadným vyhodnotenie otázky nepriameho znevýhodňujúceho dopadu Systému na konkrétne antidiskriminačným normatívom chránené skupiny osôb, ktorý by bolo možné preukázať prostredníctvom štatistík, či iných dopadových výskumných a prieskumných dát. Stredisko sa domnieva, že v posudzovanom prípade by

---

<sup>9</sup> Zmluva o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) bola vypracovaná na základe Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva (Zmluva o ES).

<sup>10</sup> V zmysle čl. 57 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sú služby najmä: a) činnosti priemyselnej povahy; b) činnosti obchodnej povahy; c) činnosti remeselnej povahy; d) činnosti v oblasti slobodných povolání. Súdny dvor Európskej únie dopĺňa, že samotná služba nemusí byť platená osobou, ktorá je jej prijímateľom. **Rozhodujúcou je skutočnosť, že ide o odplatnú službu**, nie to, kto ju uhrádza. Odmenu tak môže uhrádzať aj tretia strana, nie priamo spotrebiteľ. Uvedené je mimoriadne dôležité pre rozšírenie pojmu služby aj na všetky druhy poloverejných služieb, ako napríklad zdravotná starostlivosť alebo vzdelávanie, ktoré sú poskytované súkromnými osobami, ale platené štátom v rámci verejných zdrojov (C-157/99 *Smits and Peerbooms*, C-385/99 *Müller-Fauré*, C-372/04 *Watts*).

<sup>11</sup> Ústavný súd Slovenskej republiky v náleze evidovanom pod sp. zn.: PL. ÚS 8/2014, z 27. mája 2015, pri vymedzení diskriminácie z dôvodu iného postavenia použil argumentačnú líniu podľa ktorej, dôvod „*iné postavenia*“ „*musí byť vždy aspoň latentne známy vopred a musí byť jednou z príčin alebo dôvodov nerovnakého zaobchádzania. Zákaz diskriminácie má v sebe už z povahy veci zakomponovaný určitý aspekt porovnávania a v najvšeobecnejšej rovine ho možno vymedziť ako zákaz neospravedlňiteľného rozličného zaobchádzania na základe určitého kritéria, ktoré nesmie byť na ujmu.*“ Stredisko má za to, že dôvod sociálno-ekonomického statusu osoby spĺňa tieto Ústavným súdom vymedzené kritéria pojmu iné postavenie.



dopadovými kritériami menej priaznivého zaobchádzania mohli byť chudoba, resp. sociálne pomery tých, ktorí si z tohto dôvodu nemôžu kúpiť mobilný telefón, resp. disponovať mobilnými internetovými dátami, či službou neobmedzených SMS správ. Druhým dopadovým kritériom menej priaznivého zaobchádzania by mohla byť neschopnosť používať zariadenia na online alebo SMS kúpu cestovného lístka, ktorá by mala pôvod vo vyššom veku dotknutých skupín obyvateľstva alebo v ich zdravotnom znevýhodnení. Na podporu právnej domnienky o nepriamej diskriminácii z dôvodu rómskej etnickej príslušnosti, sociálno-ekonomického statusu, veku a zdravotného znevýhodnenia je potrebné disponovať dátami o objektivizovanej a generálnej spojitosti uvedených charakteristík obyvateľstva s nemožnosťou alebo neschopnosťou zakúpenia si cestovného lístka (preukázateľného dopadu Systému spočívajúceho v znevýhodnení na základe uvedených charakteristík). Pri vyhodnocovaní prípadnej nepriamej diskriminácie sa zásadný dôraz kladie na „rozdielny dopad“ zdanlivo neutrálneho ustanovenia, kritéria alebo praxe. Odporúča sa pritom vychádzať z číselných údajov a štatistických parametrov, ktoré dokážu potvrdiť rozdielny vplyv, resp. negatívny dopad na chránenú (dotknutú) skupinu osôb. *„Posudzovanie skutočností, z ktorých možno vyvodzovať, že došlo k priamej alebo nepriamej diskriminácii, je záležitosťou vnútroštátnych súdnych alebo iných príslušných orgánov v súlade s pravidlami alebo praxou vnútroštátneho práva. Takéto pravidlá môžu najmä ustanoviť, aby sa nepriama diskriminácia zisťovala všetkými prostriedkami vrátane prostriedkov založených na štatistickom zisťovaní.“*<sup>12</sup>

Inšpiratívnymi môžu byť v uvedenom kontexte výsledky analytickej správy zo zisťovania EU SILC\_MRK 2020 zameraného na Prijmy a životné podmienky v marginalizovaných rómskych komunitách<sup>13</sup>. Cieľom zisťovania bolo získať komplexné údaje o životných podmienkach domácností MRK za účelom zhodnotenia aktuálneho stavu a vytvorenia informačnej bázy pri tvorbe súvisiacich politík. Uvedené zisťovanie sa okrem iného zaoberalo aj materiálnym vybavením domácností. V rámci čoho sa zisťovanie zameralo aj na vlastníctvo počítača alebo prístup k internetu v rámci domácnosti.

Z uvedeného zisťovania vyplynulo, že pripojenie k internetu má vo svojej domácnosti menej ako polovica ľudí z MRK (46%). Na porovnanie, v rámci celkovej populácie má internetové pripojenie doma 86% ľudí. Zisťovanie EU SILC\_MRK 2020 tiež ukázalo, že súvisiace technické vybavenie, počítač alebo notebook v domácnosti má iba 23 % osôb z MRK. V rámci celkovej populácie má počítač alebo notebook v obydli k dispozícii až 87% ľudí. V tejto súvislosti je možné spomenúť, že nedostupnosť technického vybavenia u obyvateľov z MRK bola indikovaná aj ako najčastejší

<sup>12</sup> 15. bod Preambuly Smernice Rady 2000/78/ES, z 27. novembra 2000, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre rovnaké zaobchádzanie v zamestnaní a povolani, dostupnej online aj na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32000L0078>.

<sup>13</sup> MARKOVIČ, F., PLACHÁ, E.: *Prijmy a životné podmienky v marginalizovaných rómskych komunitách, Vybrané ukazovatele zo zisťovania EU SILC\_MRK 2020*. Bratislava: Úrad splnomocnenca vlády SR pre rómske komunity, 2020, Dostupné online na: [https://www.romovia.vlada.gov.sk/site/assets/files/1563/analyticka\\_sprava\\_eu\\_silc\\_mrk\\_2020\\_elektronicka\\_final.pdf?csrf=11142871785302369320](https://www.romovia.vlada.gov.sk/site/assets/files/1563/analyticka_sprava_eu_silc_mrk_2020_elektronicka_final.pdf?csrf=11142871785302369320).





dôvod, prečo sa deti z týchto komunít nezúčastňovali dištančného vzdelávania, kedy nedostupnosť technického vybavenia (počítač, notebook, tablet, telefón) uvádzalo až 71% domácností z MRK. Podľa výsledkov zisťovania malo zo žiakov z MRK, navštevujúcich základnú alebo strednú školu, doma internet menej ako polovica (48 %) a počítač alebo notebook menej ako štvrtina (23 %).<sup>14</sup>

Antidiskriminačný zákon vymedzuje nepriamu diskrimináciu v ustanovení § 2a ods. 3 ako: „navonok neutrálny predpis, rozhodnutie, pokyn alebo prax, ktoré znevýhodňujú alebo by mohli znevýhodňovať osobu v porovnaní s inou osobou.“ Ustanovenie § 2a ods. 3 zároveň stanovuje, že nepriama diskrimináciou nie je „ak takýto predpis, rozhodnutie, pokyn alebo prax sú objektívne odôvodnené sledovaním oprávneného záujmu a sú primerané a nevyhnutné na dosiahnutie takého záujmu.“

Základom konceptu nepriamej diskriminácie je existencia zdanlivo neutrálneho ustanovenia, kritéria alebo praxe so znevýhodňujúcim dopadom na antidiskriminačným normatívom chránenu skupinu osôb. Podľa Súdneho dvora Európskej únie k nepriamej diskriminácii môže dôjsť v prípade, ak isté opatrenie, aj keď formulované neutrálne, má disproporčne znevýhodňujúci dopad na osoby vyznačujúce sa istým diskriminačným znakom v porovnaní s osobami, ktoré nie sú nositeľmi tohto znaku.<sup>15</sup> V kontexte čl. 2 ods. 2 písm. b) Smernice 2000/43<sup>16</sup>, ktorou sa zavádza zásada rovnakého zaobchádzania s osobami bez ohľadu na rasový alebo etnický pôvod Súdny dvor interpretuje, že osobitným znevýhodnením (nepriamou diskrimináciou) nie je relevantný, zjavný alebo závažný prípad nerovnosti, ale prípad, kedy na základe predpisu, kritéria alebo praxe sú znevýhodnené predovšetkým osoby danej rasy alebo etnického pôvodu.<sup>17</sup> Nie je nevyhnutné, aby namietaná úprava, resp. prax mala reálny znevýhodňujúci dopad, ale stačí, ak úprava alebo prax je spôsobilá uviesť osobu, skupiny osôb (nositeľov istej chránenej charakteristiky) do osobitnej nevýhody. **Systém je zdanlivo, resp. navonok neutrálny, t. j. neznevýhodňuje vyššie uvedené skupiny osôb priamo (explicitne alebo výslovne), avšak zároveň môže ísť o podmienky dostupnosti služby, ktoré znevýhodňujú predovšetkým vyššie pomenované skupiny obyvateľstva.** Podmienky a implementácia jeho pravidiel môžu viesť k osobitnému znevýhodneniu uvedených skupín obyvateľstva.

<sup>14</sup> Idem, s. 68-69.

<sup>15</sup> Z odôvodnenia Rozsudku Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-363/12, Z. proti A Government department, The Board of management of a community school, z 18. marca 2014, dostupného online na: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=98ADF40AB0FB4865C7E81BB372E31100?text=&docid=149388&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=187105>.

<sup>16</sup> V zmysle čl. 2 ods. 2 písm. b) Smernice 2000/43 sa „za nepriamu diskrimináciu považuje prípad, ak by v dôsledku navonok neutrálneho predpisu, kritéria alebo zvyklosti bola znevýhodnená osoba určitej rasy alebo etnického pôvodu v porovnaní s inými osobami, iba ak uvedený predpis, kritérium alebo zvyklosť je objektívne odôvodnený legitímnym cieľom a prostriedky na jeho dosiahnutie sú primerané a nevyhnutné.“

<sup>17</sup> Z odôvodnenia Rozsudku Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-83/14, ČEZ Razpredelenie Bãlgarija AD proti Komisija za zaštita ot diskriminacija, zo 16. júla 2015, dostupného online na: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=165912&pageIndex=0&doclang=SK&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=647869>.



Ani s pomocou tzv. dopadových dát preukázateľné nepriame znevýhodnenie nemusí byť diskrimináciou, keďže zákon v takýchto prípadoch **pripúšťa liberáciu spočívajúcu v použití primeraných a nevyhnutných prostriedkov na dosiahnutie legitímneho cieľa**. Súdny dvor Európskej únie túto liberáciu interpretuje aj v kontexte objektívnych skutočností, spočívajúcich napríklad v implementácii bezpečnostných predpisov, avšak len pod podmienkou, že neprekročia hranice toho, čo je primerané, resp. nevyhnutné na ich dosiahnutie.<sup>18</sup> Je preto dôležité, aby ten, kto znevýhodnil určitú skupinu osôb, bol schopný predostrieť také poznatky, na základe ktorých by bolo objektívne možné dospieť k dôvodnému záveru o nevyhnutnosti opatrení smerujúcich k dosiahnutiu sledovaného legitímneho cieľa.

Železničná spoločnosť **prezentovala ciele zavedenia Systému**, ktoré spočívajú v zvýšení efektivity traťových úsekov, pracovného času rušňovodičov a tzv. vlakového personálu<sup>19</sup>; udržaní konkurencieschopnosti a úspešného pôsobenia (vrátane prístupu k budúcim verejným súťažiam) na trhu poskytovateľov železničných prepravných služieb; prispôbení sa požiadavkám rozvoja digitálnych technológií, ktoré sú nielen široko dostupné, ale aj vyžadované a prispievajú k zlepšovaniu úrovne poskytovaných služieb, vrátane dostupnosti cestovných lístkov a efektívnych alternatív ich rezervácie.

Požiadavka **primeranosti** má byť podľa Železničnej spoločnosti splnená v nadväznosti na zavádzanie Systému v rámci traťových úsekov s nízkou frekvenciou cestujúcich, resp. naopak, vysokou frekvenciou cestujúcich s nárokom na bezplatnú prepravu. Inými slovami, Systém je primeraným prostriedkom zvýšenia efektivity traťových úsekov, vrátane pracovného času rušňovodičov a vlakového personálu a pod.

Z vyjadrení Železničnej spoločnosti naopak, **nemožno abstrahovať odôvodnenie požiadavky nevyhnutnosti prijatia opatrenia** spočívajúceho v obmedzení dostupnosti cestovných lístkov pre vyššie vymedzené skupiny potenciálne dotknutých osôb. Vzhľadom na dopyty, ktoré Železničnej spoločnosti adresovalo v posudzovanej právnej veci nielen Stredisko, je dôvodné domnievať sa, že potenciálna obrana v kontexte prípustnosti liberácie, konkrétne v otázke nevyhnutnosti zavedenia Systému v nadväznosti na dosiahnutie legitímnych cieľov, by pôsobila fabulovane.

---

<sup>18</sup> BOUČKOVÁ, P. a kol.: *Antidiskriminační zákon. Komentář*. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2010, s. 208.

<sup>19</sup> Znáмым je aj celkový nedostatok personálnych kapacít Železničnej spoločnosti. Bližšie v článku „Železničari: Kritický nie je len stav koľajníc, ale aj nedostatok ľudí.“ 1.marec 2024; Dostupnom online aj na: <https://euractiv.sk/section/doprava/news/zeleznicari-kriticky-nie-je-len-stav-kolajnic-ale-aj-nedostatok-ludi/>



## Právny záver

Stredisko konštatuje, že zavedenie Systému na trati č. 160 a obmedzenie v dostupnosti alternatív predaja cestovných lístkov **môže byť navonok neutrálnou praxou znevýhodňujúcou osoby z marginalizovaných rómskych komúní, staršie a zdravotne znevýhodnené osoby v porovnaní s inými osobami.** Na dôvodnosť žalovateľnosti posudzovanej právnej veci z právneho titulu nepriamej diskriminácie je však potrebné disponovať relevantnými dopadovými prieskumnými dátami, či inými, podpornými údajmi.

Železničná spoločnosť doposiaľ **nepredložila** Stredisku a Poradni také údaje, na základe ktorých by bolo možné dospieť k dôvodnému záveru, že zavedenie Systému (namietaná prax) bolo nevyhnutné na dosiahnutie inak legitímnych cieľov (záujmov) spočívajúcich v zvýšení efektivity traťových úsekov, pracovného času rušňovodičov a vlakového personálu; udržaní konkurencieschopnosti a úspešného pôsobenia (vrátane prístupu k budúcim verejným súťažiam) na trhu poskytovateľov železničných prepravných služieb; či prispôbení sa požiadavkám rozvoja digitálnych technológií.

S pozdravom

---

**PhDr. Silvia Porubánová**  
výkonná riaditeľka