

Úřední věstník

Evropské unie

C 430



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 59

22. listopadu 2016

Obsah

III Přípravné akty

RADA

2016/C 430/01	Postoj Rady (EU) č. 18/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků Přijatý Radou dne 17. října 2016 ⁽¹⁾	1
2016/C 430/02	Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) č. 18/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků	3
2016/C 430/03	Postoj Rady (EU) č. 19/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici Přijatý Radou dne 17. října 2016 ⁽¹⁾	4
2016/C 430/04	Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) č. 19/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici	13

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) č. 18/2016 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

Přijatý Radou dne 17. října 2016**(Text s významem pro EHP)**

(2016/C 430/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na články 91 a 109 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ⁽⁴⁾ umožňuje členským státům vyrovnat 40 vyjmenovaným železničním podnikům úhradu závazků, které se nevztahují na podniky provozující ostatní druhy dopravy. Při správném uplatňování pravidel normalizace jsou členské státy osvobozeny od oznamovacích povinností pro státní podporu.
- (2) Byla přijata řada právních aktů Unie, jimiž se trhy nákladní železniční dopravy a mezinárodní osobní železniční dopravy otevřely hospodářské soutěži, přičemž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽⁵⁾ byly stanoveny některé základní zásady, mezi něž patří to, že: železniční podniky mají být řízeny v souladu se zásadami platnými pro obchodní společnosti; subjekty odpovědné za přidělování kapacity železniční infrastruktury a její zpoplatnění mají být odděleny od subjektů, které provozují železniční dopravu, a že mají mít

⁽¹⁾ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 17. října 2016. Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8).

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

oddělené účetnictví; každý železniční podnik, jemuž byla podle kritérií Unie vydána licence, má mít přístup k železniční infrastruktuře na základě spravedlivých a nediskriminačních podmínek; a provozovatelé infrastruktury mohou využívat státní financování.

- (3) Nařízení (EHS) č. 1192/69 je v rozporu s legislativními opatřeními, která jsou v současné době v platnosti, a je s nimi neslučitelné. Zejména v souvislosti s liberalizovaným trhem, na němž železniční podniky přímo konkurují vyjmenovaným železničním podnikům, již není vhodné mezi těmito dvěma skupinami dále rozlišovat.
- (4) S cílem odstranit nesrovnalosti v právním řádu Unie a přispět ke zjednodušení tím, že se odstraní právní akt, který se stal zastaralým, je proto vhodné nařízení (EHS) č. 1192/69 zrušit.
- (5) Členské státy mohou vyplácet vyrovnávací platby za náklady na zařízení železničních přejezdů na základě článku 8 směrnice 2012/34/EU. Mohou však potřebovat čas ke změně svých právních a správních předpisů, aby zohlednily zrušení nařízení (EHS) č. 1192/69. Toto zrušení by proto nemělo mít okamžitý účinek pro případy, na které se vztahuje příloha IV nařízení (EHS) č. 1192/69

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EHS) č. 1192/69 se zrušuje s výjimkou těch jeho ustanovení, které se týkají se normalizace účtů pro případy třídy IV, na něž se vztahuje příloha IV uvedeného nařízení. Tato ustanovení zůstávají v platnosti do 31. prosince 2017.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) č. 18/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

(2016/C 430/02)

I. ÚVOD

1. Dne 30. ledna 2013 předložila Komise Radě návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků ⁽¹⁾.
2. Tento návrh byl předložen spolu s dalšími pěti návrhy jako součást tzv. čtvrtého železničního balíčku. Pro účely jednání byly návrhy posuzovány ve dvou skupinách, v rámci technického pilíře a tržního pilíře. Tento návrh je součástí tržního pilíře.
3. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko k tomuto návrhu dne 10. července 2013. Výbor regionů přijal stanovisko dne 8. října 2013.
4. Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 26. února 2014.
5. Dne 3. prosince 2014 dosáhla Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku dohody („obecný přístup“) ⁽²⁾ o návrhu, kterým se zrušuje nařízení č. 1192/69.
6. Dne 19. dubna 2016 bylo s Evropským parlamentem dosaženo dohody o kompromisním znění.
7. Dne 20. září 2016 přijala Rada politickou dohodu ⁽³⁾ o tomto kompromisním znění.
8. Rada s ohledem na výše uvedené dohody a po revizi právníky-lingvisty přijala dne 17. října 2016 řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie svůj postoj v prvním čtení.

II. CÍL

9. Jediným cílem návrhu je zrušit zastaralé nařízení, které bylo přijato v době, kdy organizace poskytující služby v železniční dopravě plnily určité povinnosti v rámci veřejného sektoru. Nařízení poskytovalo rámec pro finanční vyrovnání nákladů a výhod vyplývajících z plnění uvedených povinností.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

10. Rada se domnívá, že nařízení (EHS) č. 1192/69 již není slučitelné s moderním uspořádáním odvětví železniční dopravy. Je si ovšem vědoma, že se toto nařízení nadále využívá, zejména pro vyplacení vyrovnávacích plateb za náklady na některá zařízení železničních přejezdů. V zájmu hladkého přechodu na nový systém je proto odůvodněné stanovit přechodné období pro vyrovnávací platby za náklady na zařízení železničních přejezdů.

IV. ZÁVĚR

11. Postoj Rady v prvním čtení odráží kompromis, který byl za pomoci Komise dohodnut mezi Radou a Evropským parlamentem.
12. Tento kompromis byl potvrzen dopisem, který předseda Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch zaslal předsedovi Výboru stálých zástupců (část I) dne 13. července 2016.
13. Postoj Rady plně zohledňuje návrh Komise a změny navržené Evropským parlamentem v prvním čtení. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený kompromis.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 283.

⁽²⁾ Viz dokument 15790/14 TRANS 545 CODEC 2037.

⁽³⁾ Viz dokument 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

POSTOJ RADY (EU) č. 19/2016 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

Přijatý Radou dne 17. října 2016

(Text s významem pro EHP)

(2016/C 430/03)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Železniční doprava má potenciál růst a zvýšit svůj podíl na celkové dopravě a plnit významnou úlohu v systému udržitelné dopravy a mobility, a vytvářet tak nové investiční příležitosti a pracovní místa. Růst služeb v přepravě cestujících po železnici však zaostává za vývojem jiných druhů dopravy.
- (2) Trh Unie v oblasti mezinárodních služeb v přepravě cestujících po železnici je od roku 2010 otevřen hospodářské soutěži. Některé členské státy kromě toho otevřely hospodářské soutěži své služby vnitrostátní přepravy cestujících, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách, nebo oběma opatřeními. Otevření trhu pro vnitrostátní osobní dopravu po železnici by mělo mít pozitivní dopad na fungování jednotného evropského železničního prostoru a vést ke zlepšení služeb pro uživatele.
- (3) Ve své bílé knize o dopravě ze dne 28. března 2011 Komise oznámila úmysl dokončit vnitřní trh železničních služeb odstraněním technických, správních a právních překážek, které brání vstupu na železniční trh.
- (4) Dokončení jednotného evropského železničního prostoru by mělo podpořit další rozvoj železniční dopravy jako spolehlivé alternativy k ostatním druhům dopravy, mimo jiné z hlediska ceny a kvality.
- (5) Konkrétním cílem tohoto nařízení je zvýšit kvalitu, transparentnost, účinnost a výkonnost veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici.
- (6) Služby na přeshraniční úrovni poskytované na základě smluv o veřejných službách, včetně veřejných dopravních služeb, které uspokojují místní a regionální dopravní potřeby, by měly podléhat souhlasu příslušných orgánů členských států, na jejichž území jsou tyto služby poskytovány.
- (7) Příslušné orgány by měly vymezit specifikace závazků veřejné služby v oblasti veřejné přepravy cestujících. Tyto specifikace by měly být v souladu s cíli politiky uvedenými v dokumentech o politice veřejné dopravy v jednotlivých členských státech.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 17. října 2016. Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

- (8) Specifikace závazků veřejné služby ve veřejné přepravě cestujících by pokud možno měla mít pozitivní síťové dopady, mj. pokud jde o zlepšenou kvalitu služeb, sociální a územní soudržnost či celkovou efektivitu systému veřejné dopravy.
- (9) Závazky veřejné služby by měly být v souladu s politikou veřejné dopravy. To však neopravňuje příslušné orgány k obdržení určité výše finančních prostředků.
- (10) Při přípravě dokumentů o politice veřejné dopravy by měly být v souladu s vnitrostátním právem konzultovány příslušné zúčastněné strany. Mezi tyto zúčastněné strany by mohli patřit provozovatelé dopravy, správci infrastruktury, organizace zaměstnanců a zástupci uživatelů veřejných dopravních služeb.
- (11) Pokud jde o smlouvy o veřejných službách, které nejsou uzavírané na základě nabídkového řízení, plnění závazků veřejné služby provozovateli veřejných služeb by mělo být náležitým způsobem kompenzováno s cílem zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost veřejných služeb v přepravě cestujících v souladu s požadavky stanovenými v politice veřejné dopravy. Taková kompenzace by měla zejména podporovat údržbu nebo rozvoj efektivního řízení ze strany provozovatele veřejných služeb a zajištění dostatečně vysokého standardu služeb v přepravě cestujících.
- (12) V rámci vytváření jednotného evropského železničního prostoru by členské státy měly zajistit přiměřenou úroveň sociální ochrany zaměstnanců provozovatelů veřejných služeb.
- (13) V zájmu odpovídajícího začlenění sociálních a pracovněprávních požadavků do postupů při uzavírání smluv o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících by provozovatelé veřejných služeb měli při plnění smluv o veřejných službách dodržovat povinnosti v oblasti sociálního a pracovního práva, které platí v členském státě, v němž je smlouva o veřejných službách uzavřena, a které vyplývají z právních a správních předpisů na úrovni členských států a Unie, jakož i z platných kolektivních smluv, pokud jsou takové vnitrostátní předpisy a jejich uplatňování v souladu s právem Unie.
- (14) Pokud členské státy vyžadují, aby zaměstnanci přijatí předchozím provozovatelem byli převedeni k nově vybranému provozovateli veřejných služeb, měla by být těmto zaměstnancům poskytnuta práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k převodu ve smyslu směrnice Rady 2001/23/ES⁽¹⁾. Členské státy by měly mít možnost přijmout taková ustanovení.
- (15) Příslušné orgány by měly všem zúčastněným stranám poskytnout příslušné informace k přípravě nabídek v rámci nabídkového řízení při zajištění legitimní ochrany důvěrných obchodních informací.
- (16) Povinnost příslušného orgánu poskytnout všem zúčastněným stranám informace nezbytné k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení by se neměla týkat vytváření dalších informací, pokud takové informace neexistují.
- (17) V zájmu zohlednění rozdílů mezi územním a politickým uspořádáním členských států může smlouvu o veřejných službách uzavřít příslušný orgán, který se skládá ze skupiny veřejných orgánů. Za takových okolností by měla existovat jasná pravidla vymezující úlohy každého z těchto veřejných orgánů při postupu uzavírání smlouvy o veřejných službách.
- (18) Pokud jde o smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici přímo uzavírané skupinou příslušných místních orgánů, je vzhledem k rozličnosti správních struktur v členských státech určení příslušných místních orgánů pro „městské aglomerace“ a „venkovské oblasti“ i nadále na uvážení členských států.
- (19) Smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici by měly být uzavírány na základě nabídkových řízení, s výjimkou případů uvedených v tomto nařízení.
- (20) Postupy pro nabídková řízení v případě smluv o veřejných službách by měly být otevřeny všem provozovatelům, měly by být spravedlivé a dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace.

⁽¹⁾ Směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů (Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (21) Za mimořádných okolností, jsou-li smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici uzavírány na základě nabídkového řízení, mohou být nové smlouvy dočasně uzavírány přímo s cílem zajistit, aby služby byly poskytovány nákladově nejefektivnějším způsobem. Takové smlouvy by neměly být obnovovány za účelem plnění stejných nebo podobných závazků veřejné služby.
- (22) V případě, že po zveřejnění záměru uspořádat nabídkové řízení vyjádří zájem pouze jeden provozovatel služeb, mohou příslušné orgány zahájit jednání s tímto provozovatelem za účelem zadání zakázky bez dalšího uveřejňování otevřeného nabídkového řízení.
- (23) Prahové hodnoty *de minimis* pro přímo uzavírané smlouvy o veřejných službách by měly být upraveny tak, aby odrážely vyšší objemy a jednotkové náklady veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici ve srovnání s ostatními druhy dopravy, na něž se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽¹⁾. Vyšší prahové hodnoty by se měly rovněž vztahovat na veřejné služby v přepravě cestujících, pokud železniční doprava představuje více než 50 % hodnoty předmětných služeb.
- (24) Vytvoření jednotného evropského železničního prostoru vyžaduje společná pravidla týkající se uzavírání smluv o veřejných službách v tomto odvětví s přihlédnutím ke konkrétním podmínkám jednotlivých členských států.
- (25) Jsou-li splněny určité podmínky týkající se povahy a struktury trhu železniční dopravy nebo železniční sítě, měly by mít příslušné orgány možnost uzavírat smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici přímo, pokud by v důsledku uzavření takové smlouvy došlo ke zlepšení kvality služeb či nákladové efektivity, nebo obojího.
- (26) Příslušné orgány mohou přijmout opatření ke zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky tím, že omezí počet smluv uzavřených s jedním železničním podnikem.
- (27) Členské státy by měly zajistit, že jejich právní systémy umožňují, aby rozhodnutí příslušného orgánu uzavřít smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici přímo na základě přístupu vycházejícího z výkonnosti bylo posouzeno nezávislým subjektem. To by mohlo být provedeno v rámci soudního přezkumu.
- (28) Při přípravě nabídkových řízení by příslušné orgány měly vyhodnotit, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Příslušné orgány by měly tuto hodnotící zprávu zveřejnit.
- (29) S cílem umožnit lépe organizovanou reakci trhu je třeba, aby některé klíčové prvky nadcházejících nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách byly zcela transparentní.
- (30) Nařízení (ES) č. 1370/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1370/2007 se mění takto:

- 1) V čl. 1 odst. 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„S výhradou souhlasu příslušných orgánů členských států, na jejichž území jsou tyto služby poskytovány, se závazky veřejné služby mohou týkat veřejných dopravních služeb na přeshraniční úrovni, včetně veřejných dopravních služeb, které uspokojují místní a regionální dopravní potřeby.“

- 2) V článku 2 se vkládá nové písmeno, které zní:

„aa) „veřejnými službami v přepravě cestujících po železnici“ veřejná přeprava cestujících po železnici s výjimkou přepravy cestujících jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj;“.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 2a

Specifikace závazků veřejné služby

1. Příslušný orgán stanoví specifikace závazků veřejné služby v oblasti poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a jejich oblast působnosti v souladu s čl. 2 písm. e). To zahrnuje možnost sdružit služby, jejichž výnosy pokrývají náklady, se službami, jejichž výnosy náklady nepokrývají.

Při stanovení těchto specifikací a jejich oblasti působnosti příslušný orgán v souladu s právem Unie řádně respektuje zásadu proporcionality.

Specifikace musí být v souladu s cíli politiky uvedenými v dokumentech o politice veřejné dopravy v jednotlivých členských státech.

Obsah a formát dokumentů o politice veřejné dopravy a postupy pro konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami se stanoví v souladu s vnitrostátním právem.

2. Specifikace závazků veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby:

- a) dosahují cílů politiky veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem; a
- b) finančně zabezpečují poskytování veřejné přepravy cestujících, v souladu s požadavky stanovenými v politice veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska.“

4) Článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„a) jasně stanovit závazky veřejné služby vymezené tímto nařízením a specifikované v souladu s článkem 2a, které má provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;

b) objektivním a transparentním způsobem předem stanovit

i) ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a

ii) povahu a rozsah případných udělených výlučných práv způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 1, 3 nebo 3b se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou k pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;“

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. Při plnění smluv o veřejných službách plní provozovatelé veřejných služeb platné povinnosti v oblasti sociálního a pracovního práva stanovené právem Unie, vnitrostátním právem nebo kolektivními smlouvami.

4b. Směrnice Rady 2001/23/ES (*) se uplatní při změně provozovatele veřejných služeb, pokud taková změna představuje převod podniku ve smyslu uvedené směrnice.

(*) Směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů (Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16).“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality a sociální normy, nebo stanovují sociální a kvalitativní kritéria, musí být tyto normy a kritéria zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách. Při současném dodržování směrnice 2001/23/ES musí taková dokumentace nabídkového řízení a smlouvy o veřejných službách případně rovněž obsahovat informace o právech a povinnostech týkajících se převodu zaměstnanců přijatých předchozím provozovatelem.“

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„8. Smlouvy o veřejných službách musí po provozovateli vyžadovat, aby poskytl příslušnému orgánu informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách, přičemž se zajistí legitimní ochrana důvěrných obchodních informací. Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení, přičemž zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel nebo kolejových vozidel, aby zúčastněné strany mohly na základě dobré informovanosti vypracovat obchodní plány. Provozovatelé železniční infrastruktury podporují příslušným orgánům při poskytování všech příslušných specifikací infrastruktury. Nesoulad s výše uvedenými ustanoveními podléhá právnímu přezkumu podle čl. 5 odst. 7.“

5) Článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 2 se návětí nahrazuje tímto:

„Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, vykonává kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary.

V případě veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici může být skupina orgánů uvedená v prvním pododstavci tvořena pouze příslušnými místními orgány, jejichž zeměpisná oblast působnosti není celostátní. Veřejné služby v přepravě cestujících nebo smlouvy o veřejných službách uvedené v prvním pododstavci se mohou týkat pouze dopravních potřeb městských aglomerací či venkovských oblastí.

Pokud příslušný místní orgán přijme takové rozhodnutí, platí následující:“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí osobu jinou, než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 3a, 4, 4a, 4b, 5 a 6. Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k vyjednávání, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.“;

c) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„3a. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán, pokud jde o smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici uzavírané na základě nabídkového řízení, rozhodnout o přechodném uzavírání nových smluv přímo, pokud má za to, že přímé uzavření je odůvodněno mimořádnými okolnostmi. Mezi takové mimořádné okolnosti patří tyto situace:

- dotčený příslušný orgán nebo jiné příslušné orgány již pořádají několik nabídkových řízení, což by mohlo ovlivnit počet a kvalitu nabídek, jež by mohly být předloženy, pokud by daná smlouva byla zadána v nabídkovém řízení, nebo
- je zapotřebí změnit oblast působnosti jedné nebo více smluv o veřejných službách za účelem optimalizace poskytování veřejných služeb.

Příslušný orgán vydá odůvodněné rozhodnutí a bez zbytečného odkladu o něm informuje Komisi.

Doba trvání smluv uzavřených podle tohoto odstavce musí být přiměřená mimořádným okolnostem a v žádném případě nesmí překročit 5 let.

Příslušný orgán tyto smlouvy zveřejní. Zohlední přitom legitimní ochranu důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů.

Následné smlouvy, které se týkají stejných závazků veřejné služby, nesmí být uzavřeny na základě tohoto ustanovení.

3b. Při použití odstavce 3 mohou příslušné orgány rozhodnout o použití následujícího postupu:

Příslušné orgány mohou zveřejnit svůj záměr uzavřít smlouvu o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici oznámením zveřejněným v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Oznámení obsahuje podrobný popis služeb, které jsou předmětem uzavírané smlouvy, jakož i typ a dobu trvání smlouvy.

Provozovatelé mohou vyjádřit svůj zájem ve lhůtě stanovené příslušným orgánem, která nesmí být kratší než 60 dní od zveřejnění výše uvedeného oznámení.

Pokud po uplynutí této doby:

- a) vyjádřil svůj zájem účastnit se řízení na uzavření smlouvy o veřejných službách pouze jeden provozovatel;
- b) tento provozovatel řádně prokázal, že bude skutečně schopen poskytovat dopravní služby v souladu se závazky stanovenými ve smlouvě o veřejných službách;
- c) neexistence hospodářské soutěže není výsledkem umělého zúžení parametrů veřejné zakázky; a
- d) neexistuje žádná vhodná alternativa,

mohou příslušné orgány začít jednání s tímto provozovatelem za účelem uzavření smlouvy bez dalšího uveřejňování otevřeného nabídkového řízení.“

d) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách:

- a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo méně než 7 500 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejné služby v přepravě cestujících po železnici; nebo
- b) pokud se ročně týkají poskytování méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících, nebo méně než 500 000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejné služby v přepravě cestujících po železnici.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 silničních vozidel, mohou být tyto prahy navýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR nebo na poskytování méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.“

e) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán rozhodnout o přímém uzavření smlouvy o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici, pokud:

- a) se domnívá, že přímé uzavření je odůvodněno příslušnými strukturálními a geografickými charakteristikami dotčeného trhu a sítě, zejména velikostí, charakteristikou poptávky, složitostí sítě, technickou a zeměpisnou izolací, jakož i službami, jichž se smlouva týká, a
- b) taková smlouva by vedla ke zlepšení kvality služeb či nákladové efektivity v porovnání s dříve uzavřenou smlouvou o veřejných službách.

Na tomto základě zveřejní příslušný orgán odůvodněné rozhodnutí a informuje o něm Komisi do jednoho měsíce po jeho zveřejnění. Příslušný orgán může přistoupit k zadání zakázky.

Má se za to, že členské státy, u nichž se k ... [den vstupu tohoto pozměňujícího nařízení (st11198) v platnost] jedná o maximální roční objem nižší než 23 milionů vlakových kilometrů a které mají pouze jeden příslušný orgán na celostátní úrovni a jednu smlouvu o veřejných službách, která se vztahuje na celou síť, splňují podmínky stanovené v bodě a). Rozhodnou-li se příslušný orgán některého z těchto členských států uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo, informuje o tom dotčený členský stát Komisi. Spojené království se může rozhodnout, že tento pododstavec uplatní na Severní Irsko.

Pokud se příslušný orgán rozhodne uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo, stanoví měřitelné, transparentní a ověřitelné požadavky na výkonnost. Tyto požadavky jsou zahrnuty ve smlouvě.

Výkonnostní požadavky se vztahují zejména na přesnost služeb, četnost provozu vlaků, kvalitu železničních kolejových vozidel a přepravní kapacitu pro cestující.

Smlouva musí obsahovat konkrétní ukazatele výkonnosti, které příslušnému orgánu umožní provádět pravidelná hodnocení. Smlouva musí rovněž zahrnovat účinná a odrazující opatření, která mají být použita v případě, že železniční podnik požadavky na výkonnost nesplňuje.

Příslušný orgán pravidelně vyhodnocuje, zda železniční podnik dosáhl svých cílů za účelem splnění požadavků na celkovou výkonnost uvedených ve smlouvě, a tato zjištění zveřejňuje. Taková pravidelná hodnocení se provádějí alespoň jednou za pět let. Příslušný orgán přijme vhodná a včasná opatření, včetně uložení účinných a odrazujících smluvních sankcí, není-li požadovaného zlepšení kvality služeb či nákladové efektivity dosaženo. Příslušný orgán může kdykoli zcela nebo zčásti pozastavit či ukončit smlouvu uzavřenou podle tohoto ustanovení, pokud provozovatel nesplňuje požadavky na výkonnost;

4b. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici, pokud se týkají pouze poskytování služeb přepravy cestujících po železnici provozovatelem, jenž současně spravuje celou železniční infrastrukturu, na níž jsou služby poskytovány, nebo její významnou část a tato infrastruktura je vyloučena z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU (*) v souladu s čl. 2 odst. 3 písm. a) nebo b) uvedené směrnice.

Odchylně od čl. 4 odst. 3 nepřesáhne doba trvání smluv uzavřených přímo podle tohoto odstavce a odstavce 4a tohoto článku deset let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.

Smlouvy uzavřené v souladu s tímto odstavcem a odstavcem 4a se zveřejní, přičemž se zohlední legitimní ochrana důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).“;

f) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. V případě přerušení poskytování služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout mimořádná opatření.

Tato mimořádná opatření mají podobu přímého uzavření nebo formální dohody o prodloužení smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Doba, na jakou je smlouva o veřejných službách uzavřena, prodloužena nebo uložena prostřednictvím mimořádných opatření nepřesáhne dva roky.“;

g) vkládá se nový odstavec, který zní:

„6a. Příslušné orgány mohou v zájmu zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky rozhodnout, že smlouvy na veřejné služby v přepravě cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, mají být uzavřeny s různými železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány před zahájením nabídkového řízení rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být uzavřeny s týmhž železničním podnikem.“

h) v odstavci 7 se za první pododstavec vkládá nový pododstavec, který zní:

„V případech uvedených v odstavcích 4a a 4b tato opatření zahrnují možnost požadovat posouzení odůvodněného rozhodnutí příslušného orgánu nezávislým subjektem určeným daným členským státem. Výsledek tohoto posouzení se zveřejní v souladu s vnitrostátním právem.“

6) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 5a

Železniční kolejová vozidla

1. S cílem zahájit nabídkové řízení příslušné orgány vyhodnotí, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Takové hodnocení zohlední, zda jsou na příslušném trhu přítomny leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel, nebo jiní tržní aktéři poskytující pronájem kolejových vozidel. Hodnotící zpráva se zpřístupní veřejnosti.

2. Příslušné orgány mohou rozhodnout v souladu s vnitrostátním právem a s pravidly pro státní podporu, že přijmou vhodná opatření pro zajištění efektivního a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Tato opatření mohou zahrnovat:

- a) pořízení kolejových vozidel, která jsou používána pro plnění smlouvy o veřejných službách, příslušným orgánem s cílem dát je vybranému provozovateli veřejných služeb k dispozici za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy,
- b) poskytnutí záruky ze strany příslušného orgánu na financování kolejových vozidel používaných pro plnění smlouvy o veřejných službách za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy, včetně záruky pokrývající riziko zbytkové hodnoty,
- c) závazek příslušného orgánu uvedený ve smlouvě o veřejných službách týkající se převzetí kolejových vozidel za předem stanovených finančních podmínek na konci smlouvy za tržní cenu, nebo
- d) spolupráci s dalšími příslušnými orgány za účelem vytvoření rozsáhlejšího vozového parku.

3. Jsou-li kolejová vozidla dána k dispozici novému provozovateli veřejné dopravy, příslušný orgán uvede v nabídkové dokumentaci veškeré dostupné informace o nákladech na údržbu kolejových vozidel a o jejich fyzickém stavu.“

7) V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoli povahy související se smlouvou o veřejných službách neuzavřenou podle čl. 5 odst. 1, 3 nebo 3b nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze.“

8) Článek 7 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je odpovědný. Tato zpráva zahrnuje datum zahájení a dobu trvání smluv o veřejných službách, vybrané provozovatele veřejných služeb a platby kompenzací a výlučná práva poskytnutá uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou, umožňuje sledovat a hodnotit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytuje informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Zpráva rovněž zohledňuje cíle politiky uvedené v dokumentech o politice veřejné dopravy v daném členském státě. Členské státy usnadní centrální přístup k těmto zprávám, například prostřednictvím společného internetového portálu.“

b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„d) plánované datum zahájení a dobu trvání smlouvy o veřejných službách.“

9) Článek 8 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 3:

i) článek 5 se použije na uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po silnici a v přepravě jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, od 3. prosince 2019.

ii) článek 5 se použije na veřejné služby v přepravě cestujících po železnici od 3. prosince 2019.

iii) použitelnost čl. 5 odst. 6 a čl. 7 odst. 3 skončí ... [šest let po dni vstupu tohoto pozměňujícího nařízení (st11198) v platnost].

Doba trvání smluv uzavřených podle čl. 5 odst. 6 mezi 3. prosincem 2019 a ... [šest let po dni vstupu tohoto pozměňujícího nařízení (st11198)] v platnost nesmí překročit deset let.

Do 2. prosince 2019 přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

Do šesti měsíců od ... [tři roky ode dne vstupu v platnost tohoto pozměňujícího nařízení (st11198)] předloží členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující uzavírání smluv o veřejných službách, které jsou v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států Komise provede přezkum a případně předloží legislativní návrhy.“

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Platnost smluv o veřejných službách v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici uzavřených přímo na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení v době od ... [den vstupu tohoto pozměňujícího nařízení (st11198) v platnost] do 3. prosince 2019 může trvat až do data jejich skončení. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nepřesáhne doba trvání těchto smluv deset let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.“

c) v odstavci 3 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) od 26. července 2000 a přede dnem ... [vstup tohoto pozměňujícího nařízení (st11198) v platnost] na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dne ... [dvanáct měsíců po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V ... dne

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

Odůvodnění Rady: Postoj Rady (EU) č. 19/2016 v prvním čtení k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

(2016/C 430/04)

I. ÚVOD

1. Dne 30. ledna 2013 předložila Komise Radě návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici ⁽¹⁾.
2. Tento návrh byl spolu s dalšími pěti návrhy předložen jako součást tzv. čtvrtého železničního balíčku. Pro účely jednání byly návrhy posuzovány ve dvou skupinách, v rámci technického pilíře a tržního pilíře. Tento návrh je součástí tržního pilíře.
3. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko dne 10. července 2013. Výbor regionů přijal stanovisko dne 8. října 2013.
4. Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 26. února 2014.
5. Dne 8. října 2015 dosáhla Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku dohody („obecný přístup“) ⁽²⁾ o návrhu, který se týká vnitrostátních služeb v přepravě cestujících.
6. Dne 19. dubna 2016 bylo s Evropským parlamentem dosaženo dohody o kompromisním znění.
7. Dne 20. září 2016 přijala Rada politickou dohodu ⁽³⁾ o tomto kompromisním znění.
8. Rada s ohledem na výše uvedené dohody a po revizi právníky-lingvisty přijala dne 17. října 2016 řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie svůj postoj v prvním čtení.

II. CÍL

9. Hlavními cíli návrhu je zvýšit kvalitu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici v případech, kdy jsou tyto služby nabízeny jako veřejná služba, a zlepšit provozní účinnost těchto služeb.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

A) Obecné informace

10. Rada se domnívá, že poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici by mělo pokud možno probíhat na základě nabídkového řízení. Trhy služeb v přepravě cestujících po železnici se však v jednotlivých členských státech do značné míry liší, pokud jde o jejich velikost, organizaci a řadu dalších charakteristik. Aby tedy bylo hlavních cílů tohoto návrhu skutečně dosaženo, mělo by být v některých případech a za stanovených podmínek možné odchýlit se od zásady nabídkového řízení, tj. uzavírat smlouvy přímo.

B) Další klíčové politické otázky

11. Rada se domnívá, že přímé uzavření konkrétní smlouvy na základě výkonnosti při poskytování služby je za určitých podmínek odůvodněné, jelikož by to účelně a efektivně splnilo cíle tohoto návrhu. Příslušné orgány by měly mít možnost takovéto smlouvy uzavírat, pokud zajistí transparentnost řízení. V těchto smlouvách by měly být vymezeny cíle v souladu s tímto nařízením a nezbytné ukazatele pro sledování jejich plnění.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

⁽²⁾ Viz dokument 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Viz dokument 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Jsou i další případy jako mimořádné situace, smlouvy nízké hodnoty nebo přechodná období mezi nabídkovými řízeními, kdy je přímé uzavírání smluv namíste a mělo by být umožněno, za stanovených podmínek.
13. Příslušné orgány kromě toho podepsaly s železničními podniky stávající smlouvy o poskytování služeb v přepravě cestujících po železnici. Je nutné stanovit přiměřeně dlouhé přechodné období, aby byla zajištěna právní jistota a předešlo se porušování těchto smluv nebo vyžadování kompenzace za jejich předčasné ukončení.
14. V zájmu zajištění spravedlivé hospodářské soutěže je pro poskytování služeb v přepravě cestujících nezbytný odpovídající přístup k železničním kolejovým vozidlům. Příslušné orgány by měly posoudit, zda jsou železniční kolejová vozidla na jejich trhu k dispozici. Mělo by jim být umožněno přijmout při dodržení pravidel státní podpory opatření, jež v případě potřeby přístup ke kolejovým vozidlům usnadní.

IV. ZÁVĚR

15. Postoj Rady v prvním čtení odráží kompromis, který byl za pomoci Komise dohodnut mezi Radou a Evropským parlamentem.
 16. Tento kompromis byl potvrzen dopisem, který předseda Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch zaslal předsedovi Výboru stálých zástupců (část I) dne 13. července 2016.
 17. Postoj Rady plně zohledňuje návrh Komise a změny navržené Evropským parlamentem v prvním čtení. Rada se tudíž domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje významný krok vpřed směrem ke zvýšení kvality a účinnosti poskytování služeb v přepravě cestujících po železnici.
-

ISSN 1977-0863 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5163 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS