

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 20/2006**prijatá Radou 24. júla 2006**

na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2006/.../ES z xx. xxx 2006, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry

(2006/C 289 E/02)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ⁽⁴⁾ bola určená na uľahčenie prispôsobenia železníc Spoločenstva požiadavkám jednotného trhu a na zlepšenie ich účinnosti.
- (2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ⁽⁵⁾ sa týka zásad a postupov, ktoré sa majú uplatniť pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za železničnú infraštruktúru a pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry.
- (3) Vo svojej Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť“ Komisia vyjadrila svoj úmysel pokračovať v budovaní vnútorného trhu železničnej dopravy tým, že navrhla otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy.
- (4) Cieľom tejto smernice je vyriešiť otvorenie trhu v medzinárodnej železničnej osobnej doprave v

rámci Spoločenstva a nemala by sa preto týkať dopravy medzi členským štátom a tretou krajinou. Členské štáty by mali byť schopné okrem toho vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice tranzitnú dopravu cez Spoločenstvo.

- (5) Medzinárodná železničná doprava v súčasnosti poskytuje veľmi nejednotný obraz. Dialková doprava (napríklad nočné vlaky) majú problémy a niektoré z nich železničné podniky, ktoré ich prevádzkujú, v poslednej dobe zrušili, aby znížili straty. Trh medzinárodnej vysokorychlostnej dopravy na druhej strane zaznamenal prudký nárast dopravy a bude naďalej pokračovať vo svojom dynamickom rozvoji zdvojnásobením a prepojením transeurópskej vysokorychlostnej siete do roku 2010. Napriek tomu existuje v oboch prípadoch veľmi silný konkurenčný tlak zo strany nízkonákladových leteckých spoločností. Preto je dôležité podporou hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi podnietiť nové iniciatívy.
- (6) Bez podrobných ustanovení o prístupe k infraštruktúre, podstatného pokroku v interoperabilite a prísneho rámca železničnej bezpečnosti na vnútroštátnej a európskej úrovni nie je možné otvoriť trh medzinárodnej osobnej dopravy. Všetky tieto prvky sú už teraz zavedené na základe transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS ⁽⁶⁾, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS ⁽⁷⁾, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES ⁽⁸⁾, smernice 2001/14/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva ⁽⁹⁾. Pre tento nový regulačný rámec je preto potrebné, aby bol do navrhnutého dátumu na otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy podporovaný zavedenou a konsolidovanou praxou. Toto si bude vyžadovať určitý čas. Cieľovým dátumom na otvorenie trhu by preto mal byť 1. január 2010.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 24. júla 2006 a pozícia Európskeho parlamentu z (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164). Opravené v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 58.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44). Opravené v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164. Opravené v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 58.

⁽⁸⁾ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44. Opravené v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (7) Počet železničných spojov bez medzilahľých zastávok je veľmi obmedzený. V prípade trás s medzilahľými zastávkami je dôležité opraviť nových účastníkov trhu, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť, aby tieto prepravy mali reálnu šancu byť hospodársky životaschopnými a aby sa zabránilo znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi, ktorí majú právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase. Týmto právom by nemali byť dotknuté právne predpisy Spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy, ktoré sa týkajú politiky hospodárskej súťaže.
- (8) Zavedenie nových medzinárodných spojov s otvoreným prístupom a s medzilahľými zastávkami by nemalo byť použité k tomu, aby to viedlo k otvoreniu trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale by sa malo zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Na tomto základe by sa ich zavedenie malo týkať tých služieb, ktorých hlavným účelom je prepraviť cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či hlavným účelom služby je prepraviť cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu, odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave a dĺžky prepravy. Toto posúdenie by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
- (9) Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy⁽¹⁾ oprávňuje členské štáty a miestne orgány na zadávanie zákaziek na služby vo verejnom záujme. Tieto zákazky môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
- (10) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy, ktorá zahŕňa právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici nachádzajúcej sa na trase medzinárodnej dopravy a nechať ich vystúpiť na inej stanici, vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte, hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme, a ak príslušný regulačný orgán uvedený v článku 30 smernice 2001/14/ES udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zákazku na služby vo verejnom záujme.
- (11) Niektoré členské štáty už pristúpili k otvoreniu trhu osobnej železničnej dopravy prostredníctvom transparentnej, otvorenej verejnej súťaže na poskytovanie určitých takýchto služieb. Nemali by mať povinnosť poskytnúť otvorený prístup k medzinárodnej osobnej doprave, pretože táto súťaž o právo používať niektoré železničné trasy bola dostatočným preverením trhovej hodnoty prevádzkovania týchto služieb.
- (12) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej správy, ktorý zadal zákazku, dopytu cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhnutého nového spoja. Pri rešpektovaní tohto posúdenia a rozhodnutia príslušného regulačného orgánu by mali mať členské štáty možnosť udeliť, upraviť alebo uprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej medzinárodnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.
- (13) S cieľom zabezpečiť financovanie záväzkov týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme je vhodné umožniť členským štátom, aby na svojom území zvýšili poplatky v osobnej doprave v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.
- (14) Regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkoľvek novej účasti na zadávaní posudzovaných zákaziek na služby vo verejnom záujme. Funkčná nezávislosť regulačného orgánu by nemala byť ovplyvnená najmä vtedy, ak je z organizačných alebo právnych dôvodov úzko spojený s príslušným orgánom, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní posudzovanej zákazky na služby vo verejnom záujme. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a, v prípade potreby, možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (15) Táto smernica predstavuje ďalšiu fázu otvorenia trhu v železničnej doprave. Niektoré členské štáty už na svojom území otvorili trh medzinárodnej osobnej dopravy. Táto smernica by sa v tejto súvislosti nemala chápať ako smernica, ktorou sa vytvára týmto členským štátom povinnosť udeliť pred 1. januárom 2010 právo prístupu železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudelujú obdobné práva prístupu.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (16) Vnútroštátne regulačné orgány by si mali na základe článku 31 smernice 2001/14/ES vymieňať informácie a, ak to je dôležité v jednotlivých prípadoch, koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (17) Uplatňovanie tejto smernice by sa malo hodnotiť na základe správy, ktorú má Komisia predložiť dva roky po otvorení trhu medzinárodnej osobnej dopravy.
- (18) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES. Takýto členský štát by mal byť preto oslobodený od povinnosti transponovať a vykonávať tieto smernice, pokiaľ nebude mať železničný systém.
- (19) Keďže cieľ tejto smernice, a to rozvoj železníc Spoločenstva, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre, ako aj zohľadniť jednoznačný medzinárodný rozmer spôsobu prevádzky významných častí železničných sietí, ako aj potreby koordinovaného nadnárodného postupu, ale možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (20) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšom zákonodarstve⁽¹⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (21) Smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 91/440/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

- 1) v článku 2 sa dopĺňa tento odsek:

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

„4. Členské štáty môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice železničný spoj, ktorý sa vykonáva tranzitom cez Spoločenstvo a ktorý začína a končí mimo územia Spoločenstva.“;

- 2) štvrtá zarážka v článku 3 sa vypúšťa;

- 3) v článku 3 sa po piatej zarážke vkladá táto zarážka:

„– ‚medzinárodná osobná doprava‘ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu.“;

- 4) v článku 3 sa po šiestej zarážke vkladá táto zarážka:

„– ‚tranzit‘ je prekročenie územia Spoločenstva, ktoré sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

- 5) prvá zarážka článku 5 ods. 3 sa vypúšťa;

- 6) v článku 8 ods.1 sa vypúšťajú slová „a medzinárodné zoskupenia“;

- 7) v článku 10 sa vypúšťa odsek 1;

- 8) v článku 10 sa vkladajú tieto odseky:

„3a. Železničným podnikom patriacim do rozsahu pôsobnosti článku 2, sa najneskôr do 1. januára 2010 udelí právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať v rámci medzinárodnej osobnej dopravy cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte.“

Právo prístupu k infraštruktúre členských štátov, v ktorých podiel medzinárodnej prepravy cestujúcich vlakom tvorí viac než polovicu obratu cestujúcich železničných podnikov v týchto členských štátoch, sa udelí do 1. januára 2012.

To, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedený (uvedené) v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov a/alebo zainteresovaných železničných podnikov.

3b. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu vymedzené v odseku 3a k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte, okrem prípadu, ak by výkon tohto práva narušil hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme

To, či by sa narušila hospodárska rovnováha určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedený (uvedené) v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií, po podaní žiadosti zo strany:

- príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali zákazku na službu vo verejnom záujme,
- akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,
- manažéra infraštruktúry, alebo
- železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie, podľa potreby ich prerokuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí, ale v každom prípade do dvoch mesiacov od získania všetkých príslušných informácií. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví lehotu, do ktorej, a podmienky, za ktorých

- príslušný orgán alebo príslušné orgány,
- manažér infraštruktúry,
- železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo
- železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup,

môžu požiadať o nové posúdenie tohto rozhodnutia.

3c. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na stanicach v rámci jedného štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred ... na základe spravodlivého postupu verejnej

súťaže a v súlade s príslušnými zásadami právnych predpisov Spoločenstva. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

3d. Ustanovenia tejto smernice nevyžadujú, aby členský štát udelil pred 1. januárom 2010 právo prístupu uvedené v odseku 3a železničným podnikom a ich priamo alebo nepriamo kontrolovaným dcérskym spoločnostiam, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudelujú obdobné práva prístupu.

3e. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 3b, 3c a 3d podliehali súdnemu preskúmaniu.

3f. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3b, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku opraviť príslušné orgány, aby zvýšili poplatky za všetky služby v osobnej železničnej doprave na svojom území s cieľom prispieť k financovaniu kompenzácií záväzkov týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme uzavretých v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

V súlade s právnymi predpismi Spoločenstva kompenzácia uvedená v prvom pododseku nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na celé alebo čiastočné pokrytie nákladov, ktoré vznikli pri plnení záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

Poplatky sa zvýšia v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva predovšetkým dodržiavaním zásad spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi cenou služby a úrovňou poplatkov. Záväzok prispieť k financovaniu kompenzácií záväzkov týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme nesmie ohroziť hospodársku životaschopnosť medzinárodnej osobnej dopravy.

Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné k tomu, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii.“;

9) článok 10 ods. 8 sa nahrádza takto:

„8. Komisia do 1. januára 2009 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní tejto smernice.

Táto správa sa zaoberá:

- vykonávaním tejto smernice v členských štátoch a efektívnou činnosťou rôznych zúčastnených subjektov,

— vývojom trhu, najmä trendmi v medzinárodnej premávke, činnosťami a trhovými podielmi všetkých subjektov na trhu vrátane nových účastníkov.“;

10) v článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

„9. Komisia do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní ustanovení odseku 3.“;

11) v článku 15 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“.

Článok 2

Smernica 2001/14/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1) v článku 1 ods. 3 sa dopĺňa toto písmeno:

„e) prepravné činnosti vo forme služieb železničnej dopravy vykonávané tranzitom cez Spoločenstvo.“;

2) v článku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„n) ‚tranzit‘ je prechod územím Spoločenstva, ktoré sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

3) v článku 13 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu vymedzenú v článku 3 smernice 91/440/EHS, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch, a možný hospodársky vplyv na existujúce zákazky na služby vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 10 ods. 3b smernice 91/440/EHS a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase tejto medzinárodnej osobnej dopravy.“;

4) článok 17 ods. 5 sa nahrádza takto:

„5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry

môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

5a. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 24, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Akékoľvek obdobie dlhšie než 15 rokov je možné len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií, a najmä, ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky vrátane viacročných plánov amortizácie.

Požiadavky žiadateľa môžu v tomto prípade vyžadovať presné vymedzenie charakteristík kapacity vrátane frekvencie, objemu a kvality vlakových trás, ktoré sa majú poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 27.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 5 rokov, ktorá sa môže raz predĺžiť na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 30 je zodpovedný za schvaľovanie nadobudnutia platnosti tejto dohody.“;

5) pred poslednú vetu článku 30 ods. 1 sa vkladá táto veta:

„Okrem toho bude funkčne nezávislý na akomkoľvek príslušnom orgáne, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zákazky na služby vo verejnom záujme.“;

6) v článku 38 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“.

Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou pred... (*). Bezodkladne informujú Komisiu o znení týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

(*) 18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

3. Ustanovenia článku 1 bodov 2, 5, 6 a 7 sa uplatňujú od 1. januára 2010.

V Bruseli

Článok 4

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Za Európsky parlament

predseda

...

Za Radu

predseda

...

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia predstavila návrh smernice, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva, takzvaný „návrh o prístupe na železničný trh“, 3. marca 2004 ako jeden zo štyroch návrhov tretieho železničného balíka ⁽¹⁾.

Európsky parlament odhlasoval svoje stanovisko v prvom čítaní 28. septembra 2005.

Dňa 24. júla 2006 Rada prijala svoju spoločnú pozíciu v súlade s článkom 251 Zmluvy.

Pri vykonávaní svojej práce zohľadnila Rada aj stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾ a Výboru regiónov ⁽³⁾.

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

1. Všeobecne

Rokovania o otvorení trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy sa uskutočnili v kontexte politicky formovanom bielou knihou Komisie o Európskej dopravnej politike do roku 2010 ⁽⁴⁾, ako aj prvým a druhým železničným balíkom. V bielej knihe Komisia oznámila svoj úmysel pokračovať v budovaní vnútorného trhu služieb železničnej dopravy okrem iného tým, že navrhla otvorenie trhu služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Prvý a druhý železničný balík obsahuje podrobné ustanovenia o prístupe k infraštruktúre, interoperabilite a železničnej bezpečnosti na vnútroštátnej a európskej úrovni, a tým vytvára rámec, ktorý by umožnil otvorenie trhu nákladných služieb a služieb medzinárodnej osobnej dopravy.

Rade sa na jej zasadnutí 5. decembra 2005 sa Rade podarilo dosiahnuť politické dohody o troch zo štyroch legislatívnych návrhov tretieho železničného balíka: návrhu o prístupe na železničný trh, ktorý je predmetom tohto dokumentu, a o návrhoch o právach a povinnostiach cestujúcich a o posádkach vlakov, čím otvorila cestu prijatiu troch spoločných pozícií.

Ústredným bodom diskusií Rady o návrhu o prístupe na železničný trh bol vzťah medzi týmto návrhom a revidovaným návrhom o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave – takzvaný „návrh o povinnostiach vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme“ ⁽⁵⁾. Následkom toho bolo na zasadnutí Rady 5. decembra 2005 možné dosiahnuť politickú dohodu o návrhu o prístupe na železničný trh len vďaka tomu, že sa vyriešil vzťah medzi oboma návrhmi a že sa vo vyhlásení Rady a Komisie do zápisnice uviedli pokyny k niektorým prvkom návrhu o povinnostiach vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme (pozri prílohu I).

⁽¹⁾ Ostatné 3 legislatívne návrhy sú:

- nariadenie o právach a povinnostiach cestujúcich v medzinárodnej železničnej doprave (dokument 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- nariadenie o požiadavkách na kvalitu pre služby nákladnej železničnej dopravy (dokument 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- smernica o osvedčovaní vlakových posádok prevádzkujúcich lokomotívy a vlaky v železničnej sieti Spoločenstva (dokument 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 221, 9.9.2005, s. 56.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ Dokument 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Dokument 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Hlavné politické otázky

2.1. Otvorenie trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy

Otvorenie trhu môže prostredníctvom zavedenia konkurencie prispieť k efektívnejším a atraktívnejším európskym službám železničnej dopravy. Rada tým, že súhlasila udeliť železničným podnikom do 1. januára 2010 právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy, plní kompromis dosiahnutý s Parlamentom v čase zmierovacieho postupu v súvislosti s druhým železničným balíkom⁽¹⁾. Otvorenie trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy do roku 2010 by tiež umožnilo prevádzkovateľom, aby sa dostatočne pripravili. Tiež by súviselo so zdvojením a aj ďalším prepojením transeurópskych vysokorychlostných dráh a s konsolidáciou rámca ustanoveného prvým a druhým železničným balíkom.

Otvorenie trhu služieb medzinárodnej dopravy vrátane kabotážnej dopravy bude mať silný vplyv na členské štáty, v ktorých medzinárodná doprava tvorí výrazný podiel celkových služieb železničnej osobnej dopravy. So zreteľom na túto skutočnosť chce Rada ponechať týmto členským štátom viac času, aby sa pripravili na otvorenie trhu, tým, že im umožní udeliť právo prístupu najneskôr 1. januára 2012.

Rada preto nesúhlasí s názorom Parlamentu, že služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy by sa mali otvoriť do roku 2008 a všetky ostatné druhy služieb železničnej osobnej dopravy do roku 2012 (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 2, 8 a 9 týkajúce sa harmonogramu otvorenia trhu služieb železničnej osobnej dopravy; pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 6 a 12 o príprave hodnotiacich správ Komisie o otvorení trhov služieb vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej osobnej dopravy).

2.2. Právo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich v tom istom členskom štáte

Rada, podobne ako Európsky parlament, prijíma návrh Komisie, aby sa v rámci služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy umožnilo nechať nastúpiť a vystúpiť cestujúcich na stanicach v tom istom členskom štáte. Rada zastáva názor, že táto takzvaná kabotážna doprava je potrebná na to, aby boli služby medzinárodnej dopravy životaschopné.

Rada sa však chce vyhnúť tomu, aby právo prístupu k službám medzinárodnej železničnej osobnej dopravy, ktorá zahŕňa kabotážnu dopravu, viedlo k otvoreniu trhu domácich služieb železničnej dopravy. Preto spoločná pozícia umožňuje udelenie práva na prístup len tým službám medzinárodným dopravy, ktorých „primárnym účelom“ je prevoz cestujúcich medzi stanicami v odlišných členských štátoch. V spoločnej pozícii sa navrhuje postup na určenie účelu služby medzinárodnej dopravy, pre ktorú sa požaduje prístup.

2.3. Zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme

Spoločná pozícia o prístupe na železničný trh v zásade odráža rovnováhu, ktorú Rada našla medzi otvorením trhu na jednej strane a zabezpečením dopravných služieb vo verejnom záujme na strane druhej. Pri hľadaní tejto rovnováhy doplnila Rada do návrhu Komisie tri prvky: postup na určenie toho, či otvorenie trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy ohrozuje dopravné služby vo verejnom záujme; vyjasnenie spôsobov udeľovania práva prístupu; ako aj ustanovenie, ktoré umožňuje členským štátom vyberať poplatky za služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy. Rovnováha medzi otvorením trhu a zabezpečením služieb vo verejnom záujme je vyjadrená aj vo vyhlásení Rady a Komisie do zápisnice zo zasadnutia Rady z 5. decembra 2005 (pozri prílohu I).

⁽¹⁾ Tento kompromis je zahrnutý do odôvodnenia č. 4 smernice 2004/51/ES a znie „Pokiaľ ide o otvorenie trhu pre medzinárodnú osobnú dopravu, musí byť rok 2010 navrhovaný Komisiou považovaný za cieľ, ktorý všetkým prevádzkovateľom umožní, aby sa dostatočne pripravili.“

2.3.1. Postup

S cieľom vyjasniť, kedy možno právo prístupu obmedziť, obsahuje spoločná pozícia postup na určenie toho, či by služba v medzinárodnej železničnej osobnej doprave ohrozila ekonomickú rovnováhu dopravných služieb vo verejnom záujme. Dôležitým prvkom tohto postupu je objektívna ekonomická analýza vplyvu danej služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy na dopravné služby vo verejnom záujme, ktorú vykoná regulačný orgán. Rada túto myšlienku prijala z pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu Európskeho parlamentu č. 10.

2.3.2. Spôsoby obmedzenia práva prístupu

S cieľom viesť do rozhodovania o udeľovaní práv prístupu viac pružnosti spoločná pozícia jasne stanovuje, že po určení toho, že ekonomická rovnováha dopravných služieb vo verejnom záujme by sa narušila, existuje niekoľko spôsobov obmedzenia práva prístupu pre služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy. V súlade so zásadami rovnosti a nediskriminácie Rada uvádza, že členské štáty môžu udeliť, upraviť alebo zamietnuť právo na prístup, a to aj vyberaním poplatkov od prevádzkovateľa novej služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy. Tým, že členské štáty získajú možnosť podporovať dopravné služby vo verejnom záujme poplatkami vyberanými za služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy, majú viac príležitostí otvoriť trh a zároveň zabezpečiť služby vo verejnom záujme.

2.3.3. Vyrovnávanie

V niektorých členských štátoch prispievajú ziskové služby osobnej železničnej dopravy poplatkami na dopravné služby vo verejnom záujme, ktoré sú prevádzkované so stratou. Rada chce objasniť, že takéto poplatky možno vyberať aj od železničných podnikov, ktorým je udelené právo prístupu. Takáto povinnosť prispievať na kompenzácie povinností služieb vo verejnom záujme sa obmedzuje na územie členského štátu, ktorý poplatok vyberá. Okrem toho by poplatok nemal ohroziť hospodársku životaschopnosť služby medzinárodnej osobnej dopravy. Spoločná pozícia napokon stanovuje, že členský štát, ktorý sa rozhodne vyberať takéto poplatky, je povinný poskytovať Komisii potrebné informácie. V súvislosti s vyrovnávaním vydalo Portugalsko vyhlásenie na zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku v decembri 2005 (príloha II).

2.4. Rámcové dohody

Rada sa podobne ako Parlament domnieva, že otváranie trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy je potrebné doplniť opatreniami na dosiahnutie stabilnejšieho a predvídateľnejšieho prostredia pre investície do infraštruktúry súvisiacej s týmito službami, a najmä so službami využívajúcimi špecifickú infraštruktúru. Preto Rada, inšpirovaná pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Parlamentu č. 5, 7 a 13, navrhuje zmeniť ustanovenia týkajúce sa rámcových dohôd v smernici 2001/14/ES⁽¹⁾. Kým Parlament navrhuje, aby sa pre služby, ktoré využívajú špecifickú infraštruktúru vyžadujúcu podstatné a dlhodobé investície, umožnili rámcové dohody s trvaním 10 rokov, Rada zastáva názor, že pätnásťročné trvanie je vhodnejšie.

2.5. Doložka o reciprocite

Podobne ako Parlament vo svojich pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch 3 a 11 chce Rada zahrnúť do návrhu o prístupe na železničný trh ustanovenie, ktoré by umožňovalo členským štátom, ktoré otvorili svoj trh služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy, aby zamietli právo prístupu podnikom, ktoré majú licenciu v členskom štáte, v ktorom sa podobné práva prístupu neudeľujú.

⁽¹⁾ Smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

2.6. Iné podstatné otázky

2.6.1. Tranzit

V spoločnej pozícii Rada objasňuje, že cieľom návrhu o prístupe na železničný trh je otvoriť trh služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy v Spoločenstve a že služby prepravy tovaru a osôb, ktoré začínajú a končia v tretích krajinách a ktoré prechádzajú cez územie Spoločenstva, nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti návrhu. Litva vydala vyhlásenie do zápisnice k otázke tranzitu (pozri prílohu III).

2.6.2. Systém založený na koncesiách

Návrh Komisie vychádza zo zásady hospodárskej súťaže na železniciach. Rada túto zásadu dodržiava, ale uznáva, že v súvislosti so zavedením hospodárskej súťaže sú možné aj iné zásady, ktoré sa okrem toho už uplatňujú v praxi. Vzhľadom na to Rada uprednostňuje, aby sa v určitom prechodnom období umožnilo členským štátom neposkytnúť plný otvorený prístup k službám medzinárodnej železničnej osobnej dopravy v prípadoch, keď sa pri udeľovaní práva používať niektoré železničné trasy už dostatočne preverila trhová hodnota prostredníctvom zásady hospodárskej súťaže o železnice.

2.6.3. Výnimka z vykonávania pre Maltu a Cyprus

Vzhľadom na skutočnosť, že Malta a Cyprus nemajú železničnú sústavu a že jej vybudovanie v budúcnosti je veľmi nepravdepodobné, Rada oslobodzuje tieto dva členské štáty od povinnosti vykonávať smernicu o prístupe na železničný trh.

3. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu.

Reakcia Rady na pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 a 13 je uvedená pri príslušných hlavných témach.

Rada okrem toho prijala pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2, pokiaľ ide o odkaz na smernicu 2004/49/ES, pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4, pokiaľ ide o spomenutie prvého návrhu Komisie o povinnostiach vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme z júla 2000 a celý pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7.

Rada neprijíma pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4, pokiaľ ide o prijatie spoločnej pozície k návrhu o povinnostiach vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme, a pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6, pokiaľ ide o povinnosť Komisie predložiť hodnotenie vplyvu otvorenia sietí služieb vnútroštátnej osobnej dopravy do roku 2005.

III. ZÁVER

Po starostlivom zvážení stanoviska Parlamentu dospela Rada k spoločnej pozícii, ktorá odráža rovnováhu medzi otvorením trhu služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy na jednej strane a zabezpečením dopravných služieb vo verejnom záujme na strane druhej. Pri hľadaní tejto rovnováhy Rada čerpala z niekoľkých dôležitých pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Parlamentu. Hoci Rada nebola schopná plne prijať postoj Parlamentu k tempu udeľovania práv prístupu, spoločná pozícia stanovuje harmonogram, ktorý by umožnil prevádzkovateľom i orgánom dostatočne sa pripraviť na otvorenie trhu služieb železničnej osobnej dopravy.

PRÍLOHA I

VYHLÁSENIE RADY A KOMISIE DO ZÁPISNICE RADY

Pri príležitosti dosiahnutia politickej dohody o spoločnej pozícii k smernici, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva, Rada súhlasí aj s týmito bodmi.

1. Otvorenie železničného trhu v Spoločenstve sa môže dosiahnuť len postupne a v súlade s potrebami služieb vo verejnom záujme.
2. To znamená, že v prípade osobnej dopravy sa otvorenie trhu prostredníctvom súčasných legislatívnych návrhov týka len služieb medzinárodnej železničnej osobnej dopravy vrátane kabotážnej prepravy, a nie služieb vnútroštátnej osobnej dopravy.
3. Budúce nariadenie o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorého hlavným cieľom je skôr vytvorenie právneho rámca pre kompenzáciu zmlúv o službách vo verejnom záujme ako otvorenie trhu služieb železničnej dopravy, by malo umožniť v prípade služieb železničnej dopravy priame udeľovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme a v prípade tohto priameho udeľovania by nemalo byť potrebné ďalšie rozsiahlejšie otvorenie trhu služieb osobnej železničnej dopravy nad rámec podmienok dohodnutých v smernici, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 91/440.
4. Zachovanie možnosti verejných orgánov prevádzkovať integrované železničné siete je tiež dôležitou otázkou pre Radu, ktorá poznamenáva, že si to možno bude vyžadovať, aby nariadenie o službách vo verejnom záujme ustanovovalo priame udeľovanie zmlúv pre tieto siete.
5. Bude potrebné zabezpečiť súlad medzi smernicou, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 91/440, a nariadením o službách vo verejnom záujme s cieľom dosiahnuť väčšiu právnu jasnosť.
6. Otázky, ktoré bude potrebné objasniť, aby sa dosiahla dohoda o nariadení o službách vo verejnom záujme, zahŕňajú najmä:
 - vymedzenie pojmu diaľková, prímestská a regionálna železničná doprava v súlade so zásadou subsidiarity z dôvodu osobitnej situácie rôznych príslušných orgánov,
 - určenie zodpovednosti za financovanie zmlúv o medzinárodných službách vo verejnom záujme,
 - rozsah investícií pri výpočte dĺžky trvania zmlúv o službách vo verejnom záujme.
7. Rada sa zaväzuje, že sa bude snažiť čo najskôr v roku 2006 dosiahnuť politickú dohodu o nariadení o službách vo verejnom záujme. V nadchádzajúcich šiestich mesiacoch je potrebné dosiahnuť významný pokrok, pričom osobitná pozornosť by sa mala venovať všeobecným zásadám transparentnosti, subsidiarity a právnej jasnosti.

PRÍLOHA II

VYHLÁSENIE PORTUGALSKEJ REPUBLIKY

Portugalsko opätovne zdôrazňuje svoju podporu cieľu liberalizácie železničnej dopravy, a preto hlasuje za smernicu Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva.

Napriek tomu vyjadruje poľutovanie nad schválením nového článku 1 ods. 8 písm. 3f), ktorý umožňuje členským štátom, aby uvalili nové poplatky na služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy, ktoré majú prispievať na zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Toto legislatívne riešenie ohrozí normálny vývoj európskeho trhu a nepriaznivo ovplyvní prístup cestujúcich z okrajových členských štátov do iných regiónov Európy. Okrem toho je to v rozpore s podporovaním prechodu na iný druh prepravy, čo je jeden z hlavných cieľov Spoločenstva v tomto odvetví.

Portugalsko dúfa, že v ďalšej etape spolurozhodovacieho legislatívneho postupu možno toto ustanovenie revidovať, aby sa zmiernili nepriaznivé účinky, ktoré by mohlo mať na liberalizáciu medzinárodnej osobnej dopravy.

PRÍLOHA III

VYHLÁSENIE LITVY DO ZÁPISNICE RADY

Litva rozumie, že ustanovenia dokumentu 14737/05 ADD 1 v článku 1 ods. 0 a ods. 2a a článku 1a ods. 0a a ods. 0aa sú úplne v súlade s nariadením Rady č. 693/2003 zo 14. apríla 2003, ktorým sa ustanovuje osobitný zjednodušený železničný tranzitný doklad.