



Strasbūras, 2021 12 14
SWD(2021) 471 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Tolimojo susisiekimo geležinkeliais ir tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais skatinimo veiksmų planas

{COM(2021) 812 final} - {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

1. Žaliasis geležinkelių potencialas

2021-ųjų paskelbimas Europos geležinkelių metais – proga visus skatinti naudotis Europos geležinkeliais kaip švari, saugiu ir patogiu transportu. Europos geležinkelių transportas yra ekologiškas – Europos Sąjungoje 81 proc.¹ kilometrų traukiniai nuvažiuoja varomi elektra², todėl jo poveikis klimatui nedidelis^{3 4}. Tačiau išnaudotas ne visas geležinkelių transporto, ypač jo, kaip tarpvalstybinio keliavimo priemonės, potencialas. Apskaičiuota, kad vežimas geležinkeliais sudaro tik apie 10 proc. tarpvalstybinio keleivių vežimo visuomeniniu transportu Europoje⁵.

Šį potencialą būtina kuo skubiau išnaudoti. Europos žaliojo kurso komunikate⁶ ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje⁷ geležinkelių transportui pavedamas svarbiausias vaidmuo siekiant sukurti ekologišką Sąjungos judumo sistemą. Bendrame ekonominiame vertinime⁸, kuriuo grindžiamas 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas ir Darnaus ir išmanaus judumo strategija, išnagrinėti įvairūs scenarijai, kaip iki 2030 m. visuose ekonomikos sektoriuose išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc., o iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą. Pagrindiniame scenarijuje daugiausia dėmesio skiriama anglies dioksido apmokestinimo ir konkrečių priemonių, kuriomis remiamas daugiartūšis judumas bei investicijos į tvarų, saugų ir pažangų transportą, deriniui. Iš šio scenarijaus matyti, kad, įgyvendinus šias priemones, iki 2030 m. greitųjų traukinių eismas padvigubėtų, o iki 2050 m. – patrigubėtų. Be to, šia strategija siekiama, kad planuojamos trumpesnės nei 500 km kelionės visuomeniniu transportu ES viduje taptų neutralaus anglies dioksido poveikio. Joje taip pat pabrėžiama, kad niekas neturėtų būti paliktas nuošalyje: nepaprastai svarbu, kad judumas būtų prieinamas ir įperkamas visiems ir kad kaimo ir atokūs regionai būtų geriau sujungti.

Iš šio veiksmų plano, skirto tolimojo susisiekimo tarpvalstybiniam keleivių vežimui geležinkeliais stiprinti, ryškėja Komisijos įsipareigojimas siekti šių plataus užmojo tikslų. Jame pateikiamos konkrečios veiksmų gairės ir veiksmai, kurių iš esmės reikia imtis per ateinančius dvejus metus. Įgyvendinus visus veiksmus, daugeliui europiečių mūsų žemyne tarpvalstybinis geležinkelių transportas taps daug patrauklesne kelionių dideliais atstumais galimybe.

¹ https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/system/files/prime_external_report_2019_final_210625_0.pdf

² https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/market/rail-market-monitoring-rmms_en

³ Vidutinės su klimatu susijusios sąnaudų keliant traukiniais yra 0,05 euro cento už vieną keleivio nuvažiuotą kilometrą, palyginti su 2,2 euro cento keliant lėktuvais, 0,5 euro cento – autobusais ir 1,2 euro cento – lengvaisiais automobiliais. □Šaltinis: Europos Komisija, Transporto išorės sąnaudų vadovas, 2019 m., 69 lentelė,

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

⁴ Europos Komisija, Transporto išorės sąnaudų vadovas, 2019 m., 69 lentelė,

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

⁵ ES, Norvegijoje, Šveicarijoje ir Jungtinėje Karalystėje kartu. Tyrimas: „Long-distance cross-border passenger rail services“, Steer ir KCW, 2021 m. spalio mėn.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

⁷ https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ COM(2020) 562 *final*, „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“.

Bendroji rinka – kertinis Europos Sąjungos akmuo, darantis tiesioginį teigiamą poveikį vartotojams, įmonėms ir viešojo sektoriaus subjektams – naudinga geležinkelių transporto keleiviams: geležinkelių transporto paslaugos tapo dažnesnės ir novatoriškesnės, o kainos patrauklesnės. Dabartinė Sąjungos geležinkelių reglamentavimo ir politikos sistema suteikia valstybėms narėms ir šiam sektoriui daugybę priemonių ir galimybių kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, šalinti kliūtis ir atverti rinką naujiems dalyviams bei paslaugoms. Darna ir išmanaus judumo strategijos tarpinius tikslus, kuriais stengiamasi padidinti greitaisiais traukiniais keliaujančių keleivių skaičių, galima pasiekti tik Sąjungos, jos valstybėms narėms, geležinkelių sektoriui ir privatiesiems investuotojams ėmusi papildomų investicijų. Paslaugas galima pagerinti atsižvelgiant į Europos geležinkelių tinklo europinį aspektą, planuojant pajėgumus ir suteikiant galimybes lengvai įsigyti traukinių bilietus už patrauklią kainą, taip pat tuo atveju, kai važiavimas traukiniu yra patogios kelionės daugiarūšiu transportu dalis. Laisvas judėjimas tarp valstybių narių yra vienas iš pagrindinių Europos integracijos laimėjimų, ir tai turi būti užtikrinta, neatidėliojant imantis transporto tvarumo didinimo.

2. Pasinaudojimas galimybe stiprinti geležinkelius

Sąjungoje yra vykdoma daug pakeitimų, kurių reikia siekiant pagerinti tolimojo susisiekimo tarpvalstybines geležinkelių paslaugas. Dabar pats metas šias pastangas paspartinti. 2001–2016 m. pasitelkus keturis geležinkelių transporto reglamentavimo dokumentų rinkinius⁹ buvo sukurta galimybių teikianti Sąjungos lygmens geležinkelių teisinė sistema: laipsniškai atverianti geležinkelių rinkas konkurencijai, skatinanti nacionalinių geležinkelių sistemų sąveikumą ir sudaranti sąlygas plėtoti bendrą Europos geležinkelių erdvę, kurioje konkurencija ir taisyklių derinimu siekiama didinti ir gerinti rinkos pasiūlą keleiviams. Taigi, geležinkelio bilietų įperkamumą keleiviams lemia veiklos optimizavimas bei skaitmeninimas ir konkurencija rinkoje, užtikrinanti klientų poreikiams labiau pritaikytą pasiūlą, geresnę paslaugų kokybę ir kainų konkurenciją. Pagrindiniai šio proceso tarpiniai tikslai buvo rinkos atvėrimas tarpvalstybinėms paslaugoms 2010 m. ir vidaus paslaugoms 2020 m.

Be to, Sąjunga nuolat teikė didžiulę paramą investicijoms į transeuropinio geležinkelių transporto tinklo (TEN-T) plėtrą, taip pat į mokslinius tyrimus ir inovacijas. 2014–2020 m. Komisija kartu su privačiuoju sektoriumi investavo daugiau nei 900 mln. EUR per bendrąją įmonę „Shift2Rail“: ji parėmė daugiau nei 100 projektų, pagal kuriuos buvo plėtojami pažangiausi novatoriški sprendimai, skirti būsimoms geležinkelių sistemoms, kuriomis naudosis keleiviai, kurti. Tuo pačiu laikotarpiu pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP)¹⁰ suteikta parama daugiau nei 400 geležinkelių projektų, skiriant maždaug 16,5 mlrd. EUR. Šie projektai buvo susiję su pagrindinėmis tarpvalstybinėmis jungtimis, naujomis keleivių ir krovinių vežimo linijomis, tinklo modernizavimu bei elektrifikavimu ir jo skaitmeninimu naudojantis Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS).

Pagrindiniai tarptautinio tarpvalstybinio vežimo geležinkeliais Sąjungoje duomenys

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

2001–2018 m. geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius ES 27 padidėjo nuo 339,9 iki 407,2 mlrd.¹¹ Greitųjų geležinkelių dalis šiame rodiklyje gerokai išaugo – nuo 19,2 iki 31 proc., o keleivių kilometrų skaičius padidėjo beveik du kartus – nuo 65 iki 126 mlrd.

Geležinkelių dalis visų rūšių transporte, skaičiuojama keleivio nuvažiuotais kilometrais, šiek tiek padidėjo: nuo 6,7 iki 6,9 proc. Lengvųjų automobilių, dviračių motorinių transporto priemonių ir tolimojo susisiekimo autobusų dalis visų rūšių transporte sumažėjo, o oro transporto dalis padidėjo nuo 6,1 iki 9,6 proc.¹²

Nors 2007–2018 m. tarpvalstybinių keleivio nuvažiuotų kilometrų skaičius išaugo nuo 20 iki 28 mlrd. (+40 proc.)¹³, tai sudaro tik apie 7 proc. visų geležinkeliais keleivio nuvažiuotų kilometrų.

Tolimojo susisiekimo tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų skaičius Europoje¹⁴ nuo 2001 m. mažai pasikeitė – per savaitę kursuoja apie 4 500 traukinių porų. Per šį laikotarpį naktinių traukinių paslaugų skaičius sumažėjo 65 proc., o greitųjų geležinkelių paslaugų skaičius padidėjo 95 proc. Taip pat sumažėjo maršrutų, kuriais vežama, – vykdomi dažnesni reisai pagrindiniais maršrutais¹⁵.

2020 ir 2021 m. geležinkelių sektorius smarkiai nukentėjo nuo COVID-19 pandemijos. Geležinkeliais keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius Sąjungoje 2020 m. antrąjį ketvirtį sumažėjo 75 proc., palyginti su tuo pačiu laikotarpiu 2019 m., o vėlesniais ketvirčiais šiek tiek atsigavo (–38 proc. trečiąjį ketvirtį ir –56 proc. ketvirtąjį ketvirtį)¹⁶. Įveikti neigiamą krizės poveikį nacionalinės paramos priemonės padėjo tik iš dalies. Ypač pažeidžiamos pasirodė esančios geležinkelio įmonės, veikiančios komerciniais pagrindais, negaunančios subsidijų ir teikiančios vadinamąsias atvirosios prieigos paslaugas.

Atsižvelgiant į tai, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė (EGADP)¹⁷ suteikia precedento neturinčią galimybę geležinkeliams atgimti ir į juos vėl investuoti: tikimasi, kad geležinkeliams bus skirta beveik 50 mlrd. EUR papildomo finansavimo.

Yra ir poreikis, ir postūmis imtis ryžtingesnių veiksmų keleivių vežimo geležinkeliais srityje. Pasiryžimą jų imtis valstybės narės parodė, *inter alia*, per Tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais platformą ir pristatydamos „Trans-Europe Express 2.0“ koncepciją¹⁸. 2021 m. birželio mėn. Taryba paskatino tolesnę Europos keleivių vežimo geležinkeliais plėtrą. Naujausiu „Eurobarometro“¹⁹ tyrimu, susijusiu su kasdienėmis ir tolimesnėmis kelionėmis,

¹¹ 2021 m. statistinių duomenų knygelė (europa.eu).

¹² Visi transporto rūšių pasiskirstymo skaičiai yra iš 2020 m. statistinių duomenų knygelės.

¹³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/com20210005-7th-rmms-report.pdf>

¹⁴ ES, Norvegija, Šveicarija ir Jungtinė Karalystė.

¹⁵ Tyrimas: „Long-distance cross-border passenger rail services“, Steer ir KCW, 2021 m. spalio mėn.

¹⁶ Keleivių vežimo geležinkeliais statistika, ketvirtiniai ir metiniai duomenys, paaiškinta statistika (europa.eu).

¹⁷ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_en.

¹⁸ https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/K/innovative-rail-transport-overnight-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile

¹⁹ Specialusis „Eurobarometro“ tyrimas Nr. 495, santrauka, 2020 m. liepos mėn., p. 27, <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

patvirtinta, kad europiečiai yra pasirengę pereiti prie tvaresnės transporto rūšies ilgiems atstumams įveikti, su sąlyga, kad bus nugabenti į paskirties vietą taip pat greitai (37 proc.) arba už panašią kainą (36 proc.), kaip keliaujant įprastos rūšies transportu. 2020 m. sausio 15 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl Europos žaliojo kurso pabrėžiama, „...kad bendra Europos geležinkelių erdvė yra būtina perėjimo prie kitų transporto rūšių sąlyga“, ir nurodoma, jog būtina, „kad visoje ES būtų sudarytos vienodos galimybės naudotis viešuoju geležinkelių transportu ir keleivinis geležinkelių transportas taptų patrauklesnis“. Remiantis Komisijos pasiūlymu, 2021-ieji buvo paskelbti Europos geležinkelių metais. Lūkesčius, kuriuos tai sukėlė, dabar reikia pateisinti.

3. Tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais skatinimo veiksmai

Nuo 2010 m. keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka atvira tarpvalstybinėms paslaugoms, o nuo 2020 m. gruodžio mėn. – nacionalinėms paslaugoms. Atvirąją prieigą užtikrinantys veiklos vykdytojai savo paslaugas gali siūlyti laisvai, jei tai nekelia pavojaus jau teikiamų viešųjų paslaugų perspektyvumui²⁰. Iš geležinkelių įmonių patirties ir naujausių pranešimų matyti, kad tolimojo susisiekimo ir greitųjų traukinių, įskaitant naktinius, paslaugos dažnai gali būti pelningai teikiamos kaip atvirosios prieigos paslaugos²¹. Atsiradus konkurencijai greitųjų traukinių linijose Italijoje ir Ispanijoje, taip pat įprastuose maršrutuose Čekijoje, Slovakijoje ir Švedijoje, pasiūla tapo patrauklesnė, bilietų kainos – neretai mažesnės, o keleivių skaičius – didesnis²².

Jungtims ar tinklams, kuriuose rinka (dar) negali arba nenori siūlyti būtinomis susisiekimui užtikrinti laikomų ar kitaip visuomenės pageidaujamų paslaugų, kompetentingos institucijos gali taikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimą (VPĮ) ir pagal Reglamentą (ES) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų (toliau – Reglamentas dėl sausumos transporto VPĮ)²³ su geležinkelių veiklos vykdytojais sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis (VPS). VPĮ gali būti nustatomas tik tada, kai atvirąją prieigą užtikrinantys veiklos vykdytojai neteikia tokio lygio ir kokybės paslaugų, kokias kompetentingos institucijos laiko būtinomis.

Nesvarbu, ar paslaugos teikiamos naudojant atvirąją prieigą, ar pagal VPĮ, techninės, eksploatacinės ir teisinės kliūtys ir toliau trukdo geležinkelių sektoriaus plėtrai ir įmonių patekimui į rinką. Todėl Komisija atliko tyrimą²⁴ ir nustatė, kad, siekiant pašalinti kliūtis toliau

²⁰ Valstybės narės gali rinktis apriboti teisę naudotis naujomis keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis tarp tam tikros išvykimo vietos ir tam tikros paskirties vietos, kai viena ar daugiau viešojo paslaugų pirkimo sutarčių apima tą patį arba alternatyvų maršrutą. Tokiu atveju gali būti prašoma atlikti ekonominės pusiausvyros įvertinimą, siekiant išsiaiškinti, ar atvirosios prieigos paslaugos pakenktų esamos viešojo paslaugų pirkimo sutarties ekonominei pusiausvyrai.

²¹ Tyrimas „Long-distance cross-border passenger rail services“ („Tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais dideliu atstumu paslaugos“, „Steer“ ir KCW, 2021 m. spalio mėn.) įvardytos kelios naujos naktinių traukinių paslaugos, kurios galėtų būti teikiamos esant tinkamoms pagrindinėms sąlygoms.

²² Pavyzdžiui, 2021 m. įmonės „Ouigo España“ traukiniais per pirmuosius tris veiklos mėnesius tarp Madrido ir Barselonos pervežta daugiau nei 400 000 keleivių, <https://www.railtech.com/policy/2021/08/20/good-results-for-the-first-three-months-of-ouigo-in-spain/>.

²³ Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

²⁴ Tyrimas: „Long-distance cross-border passenger rail services“, Steer ir KCW, 2021 m. spalio mėn.

plėtoti tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais ir tolimojo susisiekimo geležinkeliais paslaugas, reikia imtis toliau išvardijamų veiksmų.

3.1. Geresnis Sąjungos geležinkelių *acquis* įgyvendinimas ir spartesnis sąveikumas

Siekiant suderinti taisykles ir atverti rinką, būtina užtikrinti visapusišką ir teisingą Sąjungos dabartinės reglamentavimo sistemos įgyvendinimą. Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, Komisija ir toliau sieks teisingo ir visapusiško geležinkelių *acquis*²⁵ įgyvendinimo ir taikymo, be kita ko, besidubliuojančių nacionalinių taisyklių panaikinimo²⁶. Techninės ir eksploatacinės kliūtys, atsirandančios dėl skirtingų sistemų naudojimo, trukdo tarpvalstybiniam eismui ir didina sąnaudas, todėl keleivių labai itin svarbu įdiegti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS).

Reikia sparčiau diegti ERTMS ir šalinti užsilikusias ankstesnes (B klasės) signalizacijos sistemas. Tai pagerins tinklo veiklos efektyvumą ir padidins pajėgumus už mažesnę kainą, nei kuriant naują infrastruktūrą²⁷, o infrastruktūros valdytojai sutaupys nemažai priežiūros lėšų. Kaip visuotinai pripažįstama ir rodo patirtis, naudojant tokias sistemas kaip ERTMS su atitinkama blokų sistema esamos infrastruktūros pajėgumą galima padidinti iki 40 proc. Tam, kad sistema būtų įdiegta laiku ir visapusiškai, vis dar trukdo nepalanki pradininkų, ypač tų geležinkelių veiklos vykdytojų, kurie modifikacijų imasi dar iki tol, kol nauja technologija visiškai įdiegiama ir pasireiškia visi jos privalumai, padėtis.

TEN-T reglamento²⁸ peržiūros kontekste Komisija siūlo paspartinti (radijo ryšiu pagrįstos) ERTMS diegimą visuotiniame tinkle ir naujame išplėstiniame pagrindiniame tinkle: iš 2050 m. atkelti jos diegimą į 2040 m. Šiuo tikslu Komisijai padės už ERTMS atsakingas TEN-T koordinatorius. 2022 m. planuojamos techninės sąveikos specifikacijos (TSS) peržiūros apims naujų technologijų diegimo procesų tobulinimą ir padės pagrindą tinkle diegti automatizuotą traukinių eksploatavimą, užtikrinti geležinkeliuose 5G ryšį ir galbūt teikti palydovines paslaugas. Naujos sąveikos sistemos remiamos Sąjungos mokslinių tyrimų programomis. Pagal Europos geležinkelių bendrojoje įmonėje²⁹ įdiegtą sistemos ramstį bus sukurtas mechanizmas, kaip, remiantis ankstesnės bendrosios įmonės „Shift2Rail“ laimėjimais, pereiti prie suderintos novatoriškos sistemos.

²⁵ Visų pirma Direktyvos 2016/2370/ES (OL L 352, 2016 12 23, p. 1–17), Direktyvos 2012/34/ES (OL L 343, 2012 12 14, p. 32–77) ir ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio techninio ramsčio (Reglamento (ES) 2016/796 (OL L 138, 2016 5 26, p. 1–43) ir direktyvų (ES) 2016/797 (OL L 138, 2016 5 26, p. 44–101) ir (ES) 2016/798 (OL L 138, 2016 5 26, p. 102–149)), taip pat techninių sąveikumo standartų (TSS) ir pagal juos nustatytų bendrųjų saugos metodų reglamentų.

²⁶ Pavyzdžiui, plačiau naudojant problemų žurnalą, kuriame nurodomos konkrečios tarpvalstybinės su sąveikumu susijusios problemos, į jį įtraukiant keleivių vežimą geležinkeliais.

²⁷ ERTMS veiklos devyniuose pagrindinio tinklo koridoriuose scenarijus, ES leidinių biuras (europa.eu).

²⁸ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1–128).

²⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11910-Europos-partneryste-Europos-gelezinkeliu-sistamai-pertvarkyti-programa-Europos-Horizontas-_lt

Komisija:

- paspartins darbą siekdama užtikrinti keturių geležinkelių transporto dokumentų rinkinių įgyvendinimą ir teisingą taikymą;
- paspartins nacionalinių veiklos ir infrastruktūros taisyklių panaikinimo darbą ir toliau rengs techninių sąveikos specifikacijų įgyvendinimo veiklos planus, siekdama užtikrinti, kad jos būtų nuoseklios tarpvalstybiniu mastu;
- peržiūrėdama TEN-T reglamentą pasiūlys paspartinti ERTMS diegimą (atkelti į 2040 m. vietoj 2050 m. visuotiniame tinkle ir įdiegti iki 2030 m. pagrindiniame tinkle);
- pasiūlys 2022 m. peržiūrėti technines sąveikos specifikacijas;
- toliau dės pastangas siekdama:
 - užtikrinti, kad būtų išsamiai ir visapusiškai laikomasi Sąjungos suderintų techninių specifikacijų ir bendrų saugos metodų, be kita ko, griežto požiūrio į nukrypti leidžiančias nuostatas ir išimtis;
 - sutrumpinti pagrindinių naujų technologijų ir (arba) taikomųjų programų pateikimo rinkai laiką ir, teikiant teisinę, techninę bei finansinę paramą, pasiekti darnų atitinkamų naujų reikalavimų ir standartų įgyvendinimą Sąjungoje³⁰;
 - užtikrinti, kad TSS apimtų tinkamą visų geležinkelių sistemos sąsajų standartizavimą;
- toliau remti infrastruktūros aprūpinimą ERTMS, ypatingą dėmesį skiriant esamoms spragoms, pvz., tarpvalstybiniuose ruožuose, mazguose ir terminalų jungtyse, šalinti;
- panaudoti Europos geležinkelių bendrosios įmonės darbo rezultatus ir skatinti greitesnį koordinuotą inovacijų diegimą pasitelkiant sistemos ramstį;
- aptarti galimybę atleisti valstybes nares nuo pareigos pagal valstybės pagalbos taisyklės pranešti apie ERTMS skiriamą viešąjį finansavimą, nes tai gali paspartinti sistemos diegimą.

Europos Sąjungos geležinkelių agentūra (ESGA) turėtų:

- remti Komisijos pastangas, laiku teikdama patarimus ir techninius pasiūlymus, visų pirma rekomendacijas dėl TSS peržiūros;
- testuoti ir užbaigti darbą su valstybėmis narėmis, kad būtų panaikintos nacionalinės techninės, saugos ir eksploatavimo taisyklės, kurios buvo suderintos Sąjungos lygmeniu;
- remti Europos geležinkelių bendrąją įmonę sistemos ramstyje.

3.2. Sustiprinta keleivių vežimo geležinkeliais infrastruktūra

Kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 1315/2013, transeuropinis transporto tinklas apima pagrindinį tinklą, kuris turi būti sukurtas iki 2030 m., ir visuotinį tinklą, kuris turi būti sukurtas iki 2050 m. Kad būtų užtikrintas darnus planavimas ir įgyvendinimas, TEN-T politikoje daugiau dėmesio skiriama tarpvalstybinėms jungtims ir organizuojamos svarbiausios jungtys koridoriuose. Ja taip pat užtikrinamas tvirtas pagrindas glaudesniai bendradarbiavimui su kaimyninėmis trečiosiomis šalimis infrastruktūros planavimo ir plėtros srityje. Pagrindiniai maršrutai su trečiosiomis šalimis yra labai svarbūs siekiant užbaigti kurti Europos geležinkelių tinklą, o Sąjungos narystė Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybiniame organizacijoje

³⁰ Kaip sričių, kuriose taikomi reikalavimai integruoti vidines inovacijas, pavyzdį galima paminėti automatizuotą vairavimą, skaitmeninį automatinį sukabinimą ir būsimą radijo ryšį.

(OTIF) padeda užtikrinti, kad Europos techniniai reikalavimai galėtų būti taikomi už Sąjungos geležinkelių tinklo ribų.

2021 m. liepos 7 d. priimta Direktyva dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimui paspartinti³¹ užtikrins spartesnes leidimų išdavimo projektams procedūras. 2021–2027 m. laikotarpiu geležinkelių infrastruktūra ir toliau bus pagrindinė Europos infrastruktūros tinklų priemonės naudos gavėja ir jai toliau bus teikiama Sanglaudos fondo³² ir Europos regioninės plėtros fondo³³ parama.

Prie tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais tinklo tobulinimo labai prisidedama pasiūlymu peržiūrėti TEN-T tinklo gaires. Pasiūlyme pateikiamas pagrindinių greitųjų keleivinių traukinių linijų, kurios turi būti baigtos statyti iki 2030 m., ir naujų linijų, sudarančių dalį strategiškai svarbiausių TEN-T tinklo jungčių, kurios turi būti sukurtos iki 2040 m., žemėlapis. Šios linijos driekiasi per visą Europos žemyną. Be to, siūlomame reglamente nustatomas ne mažesnis kaip 160 km/h standartinis greitis keleivinio geležinkelio linijose arba TEN-T pagrindiniame tinkle bei sukurtame naujame išplėstiniame pagrindiniame tinkle ir sustiprinamos jungtys tarp svarbių mazgų visoje Europoje: pagrindiniame tinkle tai turi būti pasiekta iki 2030 m., o išplėstiniame pagrindiniame tinkle – iki 2040 m. Kadangi keleiviai pageidauja kelionių „nuo durų iki durų“, Komisija siūlo visus pagrindinius Sąjungos oro uostus ir daugiarūšio keleivinio transporto centrus didžiuosiuose Europos miestuose susieti su kelionių traukiniais paslaugomis.

Komisija siūlo peržiūrėti transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentą³⁴ – pagerinti keleivių vežimo geležinkeliais tinklą ir užtikrinti geresnę jo integraciją į daugiarūšio transporto sistemą. Siūlomą peržiūrėtą reglamentu bus užtikrinta:

- nauja aukštos kokybės keleivių vežimo geležinkeliais infrastruktūra;
- platesnio užmojo standartai ir įgyvendinimo terminai;
- ne mažesnis kaip 160 km/h geležinkelio linijos greitis pagrindiniame ir išplėstiniame pagrindiniame tinkle;
- didelis dėmesys pagrindinio tinklo įdiegimui iki 2030 m. ir planuojamoms naujoms greitųjų geležinkelių jungtims išplėstiniame pagrindiniame tinkle, kurios turi būti sukurtos iki 2040 m.;
- ypatingas dėmesys kelionės pradžios ir (arba) galutinės jungtims pasitelkiant prie TEN-T tinklo prijungtus daugiarūšio keleivinio transporto centrus visuose ES miestuose, kuriuose gyvena daugiau nei 100 000 gyventojų;
- oro ir geležinkelių transporto jungčių stiprinimas visuose pagrindiniuose ES oro uostuose ir tuose ES oro uostuose, kuriuose aptarnaujama daugiau nei 4 mln. keleivių.

³¹ 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/1187 dėl supaprastinimo priemonių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) įgyvendinimui paspartinti (OL L 258, 2021 7 20, p. 1–13).

³² https://ec.europa.eu/regional_policy/lt/funding/cohesion-fund/

³³ https://ec.europa.eu/regional_policy/lt/funding/erdf/

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Transeuropinis-transporto-tinklas-TEN-T-Persvarstyta-gaires_lt

3.3. Pakankamas riedmenų prieinamumas

Tam, kad galėtų teikti naujas geležinkelių paslaugas, geležinkelio įmonės, riedmenis nuomojančios bendrovės arba kompetentingos institucijos turi daug investuoti į riedmenis, kai paslauga teikiama pagal VPI.

Nors dauguma tarpvalstybinių tolimojo susisiekimo paslaugų gali būti teikiamos komerciniais tikslais, šioms paslaugoms užtikrinti reikia padidinti riedmenų prieinamumą. Norimą postūmį galėtų duoti viešoji parama tolimojo susisiekimo tarpvalstybinių riedmenų susivienijimams kurti arba komercinei rizikai, kurią išperkamosios nuomos bendrovės patiria įsigydamos ir išnuomodamos tolimojo susisiekimo tarpvalstybinius riedmenis, mažinti. Siekiant išsaugoti vienodas sąlygas, tokia viešoji parama turėtų būti teikiama aiškiomis ir nediskriminacinėmis bendrosiomis sąlygomis. Analogiškai, pagal galiojančias Geležinkelių gaires³⁵, valstybės pagalba riedmenims finansuoti gali būti teikiama, jei ji padeda siekti bendro intereso tikslo, kartu geležinkelio įmonėms ir riedmenis nuomojančioms bendrovėms užtikrinant vienodas sąlygas. Šiuo metu peržiūrint Geležinkelių gaires taip pat bus sprendžiami nustatytų naudojimosi riedmenimis apribojimų klausimai. Tam tikromis sąlygomis riedmenys taip pat gali būti finansuojami iš Sąjungos sanglaudos politikos fondų.

Siekdamas padidinti geležinkelių riedmenų prieinamumą, Europos investicijų bankas (EIB) šiuo metu kuria investicijų į ekologiškus geležinkelius platformą, siekdamas padėti viešiesiems ir privatiesiems subjektams investuoti į geležinkelių projektus pasitelkiant esamus EIB produktus ir Komisijos teikiamas finansines priemones³⁶. Platformos tikslas – remti tvarias investicijas į geležinkelių infrastruktūrą, riedmenis ir skaitmeninimą. Atrinkti projektai, susiję su riedmenų, skirtų tarpvalstybiniam arba tolimojo susisiekimo komerciniam keleivių vežimui arba tarpvalstybinėms greitųjų krovinių traukinių paslaugoms, įsigijimu, gali atitikti paramos pagal programą „InvestEU“ reikalavimus³⁷. Per pastaruosius penkerius metus EIB parėmė investicijas į geležinkelius Sąjungoje, suteikdamas beveik 17 mlrd. EUR paskolų – daugiau nei 8,7 mlrd. EUR skirta riedmenims, įskaitant numatytus modifikavimo ir modernizavimo su ERTMS projektuose. Panašaus dydžio sumas numatyta skolinti ir per ateinančius penkerius metus. Be to, pagal programą „InvestEU“ galima teikti ir pritraukti privatųjį finansavimą, be kita ko, skatinant išleisti žaliąsias obligacijas ir teikiant konsultacijas, kaip remti geležinkelių įmonių skaitmeninimą, novatoriškų geležinkelių įmonių vystymą, tvarią infrastruktūrą ir riedmenų panaudojimą. Orientyras, kaip derinti investicijas su Sąjungos klimato srities ir aplinkosaugos tikslais, gali būti tokios priemonės kaip Sąjungos tvarios veiklos taksonomija.

³⁵ Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms“ (2008/C 184/07) (OL C 184, 2008 7 22, p. 13–31).

³⁶ Investicijų į ekologiškus geležinkelius platforma yra priemonė, skirta EIB techniniams ir finansiniams pajėgumams ir ES finansinėms priemonėms panaudoti, siekiant ištirti perspektyvius verslo modelius ir padidinti geležinkelių transporto finansavimo galimybes. Kalbant apie reikalavimus atitinkančius projektus, kurie turi tvirtą paskolų struktūrą, EIB gali finansuoti iki 50 proc. projekto išlaidų, siūlydamas turto naudojimo laiką atitinkančius paskolų terminus ir patrauklias palūkanų normas. Pagal programą „InvestEU“ reikalavimus atitinkantiems didelės kredito rizikos projektams gali būti suteikiama Sąjungos garantija.

³⁷ 2021 m. kovo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/523, kuriuo nustatoma programa „InvestEU“ ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/1017 (OL L 107, 2021 3 26, p. 30–89).

2021 m. birželio 3 d. išvadose³⁸ Taryba pripažino, „kad reikia didelių sektoriaus investicijų į tarptautinius tolimojo susisiekimo riedmenis“ ir „kad skubiai reikia privačiojo sektoriaus investicijų“, primindama „valstybėms narėms, kad yra tarptautinių susitarimų ir sutarčių, kuriomis sudaromos palankesnės sąlygos privačiosioms investicijoms, pvz., Keiptauno konvencijos [dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga] Liuksemburgo geležinkelių protokolą“. Protokolą jau ratifikavo Sąjunga (pagal savo kompetenciją) ir kelios valstybės narės. Protokolui įsigaliojus, privačiajam sektoriui bus lengviau ir pigiau finansuoti geležinkelių riedmenis. Komisija skatins greitą jo įgyvendinimą visoje Sąjungoje.

Laipsniškai įgyvendinant riedmenų ir infrastruktūros sąveikumo reikalavimus, lokomotyvai, traukinių sąstatai ir keleiviniai vagonai galės laisvai kirsti sienas ir važiuoti daugelyje Sąjungos tinklų (arba visuose). Tokie visureigiai riedmenys palengvins tarpvalstybinių paslaugų kūrimą bei teikimą ir labai sumažins likutinės vertės riziką investuotojams ar skolintojams. Komisijos prioritetą bus iki 2022 m. parengti reikalavimus, kad būtų skatinamas tokių visureigių riedmenų naudojimas.

Komisija:

- bendradarbiaudama su Europos investicijų banku, aktyviai ieškos reikalavimus atitinkančių bandomųjų projektų riedmenims įsigyti investicijų į ekologiškus geležinkelius platformoje ir (arba) pagal programą „InvestEU“;
- bendradarbiaudama su ESGA parengs visureigių keleivinių riedmenų specifikacijas (TSS rezultato tikimasi 2022 m.);
- peržiūrėdama Geležinkelių gairėse iki 2023 m. patikslins valstybės pagalbos taisykles dėl tarpvalstybinėms paslaugoms skirtų sąveikių riedmenų viešojo finansavimo. Atsižvelgiant į tai bus sprendžiamas esamų riedmenų atidavimo į metalo laužą klausimas;
- toliau remis geležinkelio transporto priemonių pritaikymą ir modifikavimą diegiant ERTMS;
- skatins Keiptauno konvencijos Liuksemburgo geležinkelių protokolo ratifikavimą ir remis jo įgyvendinimą ES.

EIB planuoja:

- sukurti investicijų į ekologiškus geležinkelius platformą, siekiant finansuoti, be kita ko, riedmenis.

3.4. Traukinių mašinistų ir geležinkelių personalo mokymas ir sertifikavimas atsižvelgiant į būsimus poreikius

Siekiant, kad geležinkelių paslaugos būtų teikiamos veiksmingai, saugiai ir patikimai, reikia tokių traukinių mašinistų ir kito geležinkelių personalo, kurie galėtų sklandžiai dirbti tarpvalstybiniu lygmeniu ir įveikti eksploatacines bei kalbines kliūtis. Didėjant tarpvalstybinės veiklos mastui, reikia parengti kylančių problemas, tokias kaip vairavimo ir poilsio laiko laikymasis, stebėjimo tvarką. Šiuo metu traukinių mašinistai sertifikuojami atsižvelgiant į tai,

³⁸ 2021 m. birželio 3 d. Tarybos išvados „Geležinkeliai – išmanaus ir darnaus judumo prioritetą“, V dalis, Tinklai, investicijos ir junglumas, 38 punktą.

kokį lokomotyvą ir traukinį jie vairuos ir pagal kokį maršrutą važiuos. Buvo numatyta mokymo bei sertifikavimo taisyklės suderinti ir tarpusavyje pripažinti, tačiau pagal dabartinę Sąjungos sistemą³⁹⁴⁰ to tinkamai pasiekti nepavyko. Be to, dėl reikalavimų tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų traukinių personalui bendrauti kiekvienos valstybės narės, kurią jie kerta, kalba tai padaryti tampa sudėtinga ir apribojamas darbuotojų, galinčių teikti tokias paslaugas, skaičius.

Be to, geležinkelių sektoriuje susiduriama su įgūdžių stoka, kurią lemia naujovės ir skaitmeninimas, o šią padėtį gali dar labiau pabloginti numatoma situacija, kai per ateinančius 10 metų didelė dalis dabartinių darbuotojų išeis į pensiją. Dėl žaliosios pertvarkos ir jos nulemtu naujo darbo pobūdžio dar labiau padidės naujų įgūdžių ir kompetencijų poreikis. Geležinkelių sektoriaus socialiniu dialogu prisidedama prie profesijos patrauklumo, taip pat jaunimui ir moterims, didinimo. Šio dialogo metu 2021 m. lapkričio mėn. buvo pasirašytas teisiškai privalomas susitarimas „Moterys geležinkeliuose“⁴¹. Europos jaunimo metais Komisija ir toliau remis veiksmus, kuriais siekiama pritraukti jaunus žmones į geležinkelių sektoriaus profesijas.

Esminį vaidmenį suteikiant jauniems žmonėms įgūdžių ir žinių, kurios atitiktų sektoriaus poreikius ir užtikrintų jų įsidarbinimo galimybes, turėtų atlikti pameistrystė. Komisija ragina geležinkelio įmones prisijungti prie „Europos pameistrystės aljanso“⁴² ir siūlyti daugiau pameistrystės vietų. 2022-iejį, Europos jaunimo metai, yra tinkama tokių iniciatyvų rėmimo ir stiprinimo platforma. Pagal programą „Erasmus+“ finansuojamas projektas STAFFER⁴³ gali padėti įgyvendinti bendrą geležinkelių sektoriaus darbuotojų įgūdžių strategiją, imtis konkrečių veiksmų trumpalaikiams ir vidutinės trukmės įgūdžių poreikiams tenkinti ir taip padėti pagrindą pagal Įgūdžių paktą⁴⁴ plėtoti plataus masto įgūdžių srities partnerystę.

Remdamasi sėkmingu Sąjungos geležinkelių saugumo veiksmų plano⁴⁵ įgyvendinimu, Komisija toliau bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir suinteresuotosiomis šalimis siekdama išlaikyti aukščiausią geležinkelių naudotojų, darbuotojų ir infrastruktūros apsaugos lygį.

Komisija:

- 2022 m. pasiūlys peržiūrėtą traukinių mašinistų veiklos reglamentavimo sistemą, pašalindama esamos tvarkos trūkumus ir apibodama pasikartojantį įpareigojimą gauti papildomus dokumentus ir pažymėjimus. Į tokį pasiūlymą taip pat gali būti įtrauktos kalbų vartojimą, susijusį su traukinių paslaugomis, reglamentuojančios taisyklės ir technologijų raidą sektoriuje atitinkantys pakeitimai;

³⁹ 2009 m. gruodžio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 36/2010 dėl traukinio mašinisto pažymėjimų, papildomų sertifikatų, patvirtintų papildomų sertifikatų nuorašų ir prašymo išduoti traukinio mašinisto pažymėjimą formų Bendrijos modelių pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/59/EB (OL L 13, 2010 1 19, p. 1–27).

⁴⁰ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo vertinimo santrauka, SWD(2020) 138 final, [swd20200138-exec-summ-certification-train-drivers_en.pdf](https://ec.europa.eu/swd20200138-exec-summ-certification-train-drivers_en.pdf) (europa.eu).

⁴¹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=lt&catId=89&newsId=10097&furtherNews=yes>

⁴² <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1147&langId=lt>

⁴³ <https://www.railstaffer.eu/>

⁴⁴ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=lt>

⁴⁵ COM(2018) 470 priedas.

- skatins taikyti politiką ir programas, kuriomis siekiama padėti darbuotojams kelti kvalifikaciją bei persikvalifikuoti ir užtikrinti, kad būtų tenkinami būsimi įgūdžių poreikiai, pavyzdžiui, remiant suinteresuotuosius subjektus, kad pagal Įgūdžių paketą geležinkelių sektoriuje būtų galima užmegzti plataus masto įgūdžių srities partnerystę, remiantis geležinkelių sektoriaus įgūdžių planu STAFFER;
- pasinaudodama 2022-ųjų, Jaunimo metų, proga pabrėš geležinkelių sektoriaus patrauklumą jauniems talentams.

3.5. Veiksmingesnis tinklų naudojimas

Kad geležinkelių sektorius galėtų teikti dažnas ir greitas keleivių vežimo paslaugas visoje Sąjungoje, turi būti geriau planuojami tvarkaraščiai bei pajėgumai, labiau atsižvelgiant į tarpvalstybinius aspektus ir bendrą Europos geležinkelių erdvę⁴⁶. Geležinkelio įmonėms, ypač naujoms rinkos dalyvėms, planuojančioms teikti tolimojo susisiekimo tarpvalstybines paslaugas, patrauklių tarpvalstybinių traukinių maršrutų gavimo procesas gali būti sudėtingas, brangus ir labai nelankstus. Vis daugiau Sąjungos geležinkelių tinklo ruožų ir mazgų jau intensyviai naudojama, todėl ribojama tolesnė geležinkelių paslaugų plėtra ir tenka apsispręsti, kurioms keleivių ir krovinių vežimo paslaugoms teikti pirmenybę. Šiomis aplinkybėmis, teikiant tarpvalstybines paslaugas, dažnai susiduriama su nepalankiomis sąlygomis, palyginti su nacionalinių paslaugų teikimu, kai konkuruojama dėl ribotų pajėgumų. Tai taip pat turi įtakos naktiniams traukiniams, įvažiuojantiems į pagrindines stotis didžiausio rytinio užimtumo metu.

Norint optimaliai valdyti pajėgumus, reikia veiksmingesnės ir lankstesnės sistemos, kuria būtų atsižvelgiama į visus svarbius keleivių ir krovinių vežimo elementus. Dabartiniais Sąjungos teisės aktais⁴⁷ nustatyta metinė pajėgumų paskirstymo procedūra buvo parengta tuo laikotarpiu, kai buvo daugiau perteklinių bėgių kelio pajėgumų. Ši procedūra, pagal kurią nustatytas fiksuotas visų rūšių geležinkelių paslaugų teikimo tvarkaraštis, negali būti pritaikyta tiek ilgesniems tolimojo susisiekimo (tarpvalstybinių) keleivių vežimo paslaugų planavimo laikotarpiams, tiek trumpalaikiams prašymams dėl pajėgumų, įskaitant krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas. Be to, siekiant patenkinti rinkos paklausą, sunku užtikrinti tinkamas traukinių linijas naujiems rinkos dalyviams.

Integruota tvarkaraščių sudarymo ir pajėgumų perplanavimo programa (angl. TTR) geležinkelių įmonėms leidžia prioritetine tvarka planuoti sklandų tarpvalstybinį susisiekimą, prieš užbaigiant planavimą, susijusį su nacionalinėmis ir regioninėmis paslaugomis. Dėl šio svarbaus pakeitimo tarpvalstybinės keleivių vežimo paslaugos Sąjungoje gali tapti greitesnės ir dažnesnės, taigi ir patrauklesnės. Todėl 2022 m. Komisija įvertins poreikį ir prireikus pasiūlys imtis reglamentavimo veiksmų, kad TTR ir kita geriausia patirtis būtų įtraukta į Sąjungos teisę. Komisija pasiūlys peržiūrėti Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių reglamentą⁴⁸ ir šia proga

⁴⁶ Pavyzdžiui, laikantis suderinto skaitmeninio tvarkaraščio, maršruto Budapeštas–Viena paslaugos pasienyje gali trukti iki 17 minučių. Kai kurios maršruto Amsterdamas–Londonas paslaugos tarpinėse stotelėse neteikiamos, nes nesutampa įvairių tinklų tvarkaraščiai.

⁴⁷ Direktyva 2012/34/ES.

⁴⁸ 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22–32). Iš neseniai atlikto

sieks užtikrinti nuoseklų pajėgumų paskirstymą ir eismo valdymą Europos lygmeniu tiek krovinių, tiek keleivių vežimo geležinkeliais tarpvalstybinėms paslaugų atžvilgiu. Siekiant paremti veiksmingesnį keleivinių ir krovinių traukinių geležinkelių pajėgumų valdymą, stebėti ir optimizuoti Sąjungos tinkle važiuojančių traukinių darbinis parametrus, viena iš galimybių galėtų būti Sąjungos lygmens subjekto įsteigimas. Transporto veiklos vykdytojai turėtų keistis veiklos duomenimis tarp skirtingų transporto rūšių, kad būtų lengviau pritaikyti įvairiarūšio transporto sprendimus, kurie padėtų optimaliai naudotis visa transporto sistema.

Komisija:

- įvertins poreikį ir, jei reikės, 2022 m. pasiūlys imtis reglamentavimo veiksmų, siekdama pagerinti pajėgumų paskirstymo ir eismo valdymo procesus, kad būtų galima geriau koordinuoti pajėgumų paskirstymą visoje geležinkelių sistemoje, apimant keleivių ir krovinių vežimo paslaugas;
- apsvaustys galimybę įsteigti Sąjungos lygmens subjektą, prižiūrintį tarpvalstybinio geležinkelių eismo optimizavimą ir koordinavimo priemones, kad jis būtų geriau integruotas į nacionalinį eismą.

3.6. Tinkamos naudojimosi bėgių keliais kainos nustatymas

Nors geležinkeliams skiriamas viešasis finansavimas, tai neužtikrina mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra konkurencingumo, kuris sudarytų sąlygas padidinti geležinkelių eismą ir sumažinti bilietų kainas. Pastoviosios geležinkelių infrastruktūros išlaidos yra didelės, palyginti su kitomis transporto rūšimis⁴⁹, ir pagal Direktyvą 2012/34/ES infrastruktūros valdytojams leidžiama, neįskaitant tiesioginių infrastruktūros naudojimo išlaidų, taikyti antkainius, jei rinka gali juos toleruoti. Ši nuostata plačiai taikoma, ypač keleivių vežimo tolumojo susisiekimo ir greitųjų traukinių paslaugoms.

Kita vertus, dėl geležinkelių atsirandančios išorinės sąnaudos visuomenei yra labai mažos, palyginti su kitomis transporto rūšimis⁵⁰. Tačiau šį aspektą tik iš dalies atspindi faktinės įvairių transporto rūšių sąnaudos ir apmokestinimas.

Dideli ir įvairūs tarpvalstybiniai prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčiai, ypač dėl antkainių, yra lemiamas sąnaudų veiksnys, galintis trukdyti kurti naujas paslaugas ir pritraukti naujus rinkos dalyvius ir privačias investicijas.

Nustatydamos infrastruktūros valdytojams teikiamo finansavimo lygį, valstybės narės gali turėti didelės įtakos prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčių antkainių lygiui. Jei

reglamento vertinimo matyti, kad reglamentu nustatytos taisyklės ir struktūros, nors ir stiprina suinteresuotųjų šalių dialogą bei bendradarbiavimą, neturėjo įtakos tam, kad reikšmingai pagerėtų tarpvalstybinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų veiklos sąlygos.

⁴⁹ Europos Komisija, Tvarios transporto infrastruktūros apmokestinimas ir transporto išorės sąnaudų internalizavimas: santrauka, 2019 m. gegužės mėn., p. 5.

⁵⁰ Pavyzdžiui, vidutinės klimato srities išlaidos keliaujant geležinkeliais yra 0,05 euro cento vienam keleivio kilometrui, palyginti su 2,2 euro cento keliaujant oro transportu, 0,5 euro cento – autobusu ir 1,2 euro cento – automobiliu. (Europos Komisija, Transporto išorės sąnaudų vadovas, 2019 m., 69 lentelė, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>).

tokiu finansavimu naudojamosi veiksmingai, sumažėja būtinybė, kad infrastruktūros valdytojai taikytų didelius prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčius. Valstybės narės, laikydamosi Geležinkelio gairių, taip pat gali diegti nesumokėtų konkuruojančių transporto rūšių⁵¹ aplinkosaugos, avarių ir infrastruktūros sąnaudų kompensavimo sistemas. Ir atvirkščiai, Direktyva 2012/34/ES infrastruktūros valdytojams netiesiogiai nustatytas įpareigojimas koordinuoti ir garantuoti optimalų tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų konkurencingumą. Dėl COVID-19 pandemijos metu žlugusių kelionių valstybėms narėms pagal reglamentą⁵² leidžiama laikinai sumažinti arba atšaukti prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčius siekiant paremti geležinkelių transportą.

Valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai turėtų pasinaudoti šiomis nuostatomis siekdami pagerinti dabartinę mokesčių rinkliavos praktiką ir taip padidinti bendrą paslaugų pasiūlą bei geležinkelių konkurencingumą. Šiuo metu vyksta diskusijos Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojų platformoje (PRIME). Turėtų būti užsibrėžtas aiškus tikslas – užtikrinti, kad antkainiai būtų taikomi tik tuo atveju, jei rinka gali juos toleruoti ir jei tai nekenkia geležinkelių konkurencingumui.

Komisija:

- 2023 m. pateiks mokesčių už naudojimąsi keliais nustatymo gaires, kuriomis remiama ir skatinama tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinio keleivių vežimo paslaugų plėtra;
- aktyviai skatins vykdyti bandomuosius projektus, kuriais siekiama ištirti, ar mokesčius už naudojimąsi keliais sumažinus iki tiesioginių sąnaudų lygio būtų galima geriau remti tarpvalstybinių paslaugų kūrimą;
- 2023 m., peržiūrėdama Geležinkelių gaires, apsvarstys galimybę atleisti valstybės nares nuo pareigos pagal valstybės pagalbos taisyklės pranešti apie mokesčiams už naudojimąsi keliais mažinti skiriamą viešąjį finansavimą.

3.7. Vartotojams patogus bilietų pardavimas ir prieiga prie geležinkelių sistemos

Siekiant, kad geležinkelis taptų patraukliu keliavimo būdo pasirinkimu gerokai didesniai keleivių skaičiui, reikia imtis ryžtingų veiksmų bilietų pardavimo srityje, kad keleiviams būtų lengviau rasti ir užsisakyti tarpvalstybinių traukinių bilietus, o jų kaina būtų patrauklesnė. Nors šiame sektoriuje tai pripažįstama^{53 54}, iš pastarųjų dviejų dešimtmečių patirties matyti, kad sektoriaus skatinamos iniciatyvos labai lėtai bręsta dėl asmeninių interesų ir nenoro pasinaudoti rinkos atvėrimo teikiama nauda. Keleiviams palyginti ir įsigyti geležinkelio bilietus turi tapti taip pat paprasta ir patogiu, kaip ir kitų transporto rūšių atveju, atliekant vieną operaciją ir naudojantis naujausiomis technologijomis⁵⁵. Keleiviai, kuriems reikia persėsti iš vieno

⁵¹ Direktyvos 2012/34/ES 34 straipsnis.

⁵² 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės (OL L 333, 2020 10 12, p. 1–5).

⁵³ <http://www.cer.be/publications/latest-publications/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services>

⁵⁴ <https://www.cer.be/publications/latest-publications/cer-ticketing-roadmap>

⁵⁵ Pavyzdžiui, skaitmenine pinigine: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_21_2663.

traukinio į kitą, turėtų būti tikri, kad jie atvyks laiku, arba, jei to padaryti nepavyks, kad jiems bus suteikta reikiama pagalba kelionės tikslui pasiekti. Bilietų pardavėjams ir geležinkelio įmonėms turėtų būti suteikta galimybė pasiūlyti vietas vienodomis sąlygomis, be kita ko, likus pakankamai laiko iki faktinės kelionės traukiniu. Geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai turėtų galėti pasiūlyti bilietus patraukliomis kainomis, nesusidurdami su pernelyg didelėmis rinkos kliūtimis, kai naudojasi esamais bilietų pardavimo kanalais, bilietų ir bilietų kainų duomenimis, taip pat duomenimis ir operacijomis rezervavimo sistemose.

Komisijos iniciatyva dėl daugiaryšio skaitmeninio judumo paslaugų kartu su Keleiviams skirtų telematikos priemonių TSS (KTP TSS) peržiūra ir naujajame Geležinkelių keleivių teisių reglamente⁵⁶ nustatyto nauju įpareigojimu teikti informaciją apie keliones ir eismą tikroju laiku užtikrins techninį duomenų prieinamumą nepriklausomiems bilietų pardavėjams ir informaciją tikroju laiku keleiviams. Kaip numatyta ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje, 2022 m. Komisija pateiks ataskaitą dėl bendros informacijos ir tęstinės kelionės bilietų pardavimo sistemų prieinamumo. Prieš imdamasi šių iniciatyvų, Komisija bendradarbiaus su geležinkelių sektoriumi ir remis 2021 m. kovo mėn. sektoriaus pareiškimę⁵⁷ pateiktą įsipareigojimų įgyvendinimą, pagrįstą sąžiningais, pagrįstais ir nediskriminaciniais (FRAND) principais. Siekiant, kad tarpvalstybinės kelionės traukiniais būtų patrauklios, keleiviai taip pat turi būti apsaugoti visos kelionės metu. 2021 m. balandžio mėn. priimtu naujuoju Geležinkelių keleivių teisių reglamentu pirmą kartą įvestas įpareigojimas nuo 2023 m. birželio 7 d. siūlyti tęstinės kelionės bilietus, tačiau gana ribotai^{58,59}.

Visgi tai, kad pareiškia juos siūlyti ribota, o dabartinė tęstinės kelionės bilietų pasiūla rinkoje menka, mažina keleivių apsaugą, o kartu – ir geležinkelio patrauklumą. Labai svarbu, kad keleiviai, vienos kelionės metu keliaujantys keliais traukiniais, būtų tikri, kad jie neįstrigs, jei vienas iš traukinių vėluos, nepriklausomai nuo to, ar bilietai buvo parduoti kaip tęstinės kelionės bilietai, ar pagal atskiras sutartis. Vienas iš sprendimų galėtų būti bent jau užtikrinti, kad keleiviai, kurie keliauja turėdami suderintus atskirus bilietus, galėtų tęsti kelionę tam tikromis

⁵⁶ 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 172, 2021 5 17, p. 1–52).

⁵⁷ Sektoriaus pareiškimas buvo parengtas remiantis valstybių narių naudojama tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais platforma, <http://www.cer.be/publications/latest-publications/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services>.

⁵⁸ Šis įpareigojimas taikomas vežėjams, kurie yra vienintelė įmonė; jie siūlo visas savo tolimojo susisiekimo (tarptautinio ir vidaus) arba regioninių geležinkelių paslaugas kaip tęstinės kelionės bilietą (Reglamento (ES) 2021/782 12 straipsnio 1 dalis). Tos pačios geležinkelio įmonės teikiamų paslaugų atveju geležinkelių keleivių perkėlimas iš vienos paslaugos į kitą turėtų būti palengvintas nustatant pareigą išduoti tęstinės kelionės bilietus, nes geležinkelio įmonės neprivalo sudaryti komercinių susitarimų. Reikalavimas išduoti tęstinės kelionės bilietus taip pat taikomas paslaugoms, kurias teikia tam pačiam savininkui priklausančios geležinkelio įmonės ir patronuojamosios įmonės, kurių visos nuosavybės teisės priklauso tai geležinkelio įmonei. Teikdamos kitas keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, geležinkelio įmonės deda visas pagrįstas pastangas, kad pasiūlytų tęstinės kelionės bilietus, ir šiuo tikslu bendradarbiauja tarpusavyje. Jei keleiviai nėra tinkamai informuojami, geležinkelio įmonės atsakomybė turėtų būti tokia, kokia ji yra tuo atveju, kai tie bilietai yra tęstinės kelionės bilietai.

⁵⁹ Komisija peržiūri daugiaryšio transporto keleivių teisių galimybes, atsižvelgdama į planuojamą keleivių teisių reglamentavimo sistemos peržiūrą (Darnaus ir išmanaus judumo strategijos veiksmų plano 63 veiksmas).

sąlygomis, jei nespėtų persėsti į kitą traukinį. Todėl Komisija, įgyvendindama daugiarūšio skaitmeninio judumo paslaugų iniciatyvą, spęs kelionės tęsimo vėlavimo atveju klausimą.

Iperkamumas yra labai svarbus siekiant užtikrinti, kad visi taptų žaliosios pertvarkos dalimi ir gautų iš jos naudos. Kaip nurodyta komunikate „Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija“⁶⁰, Komisija sutelks dėmesį į geresnį susisiekimą ir su kaimo bei atokiomis vietovėmis, visų pirma įgyvendindama specialią pavyzdinę darnaus daugiarūšio judumo kaimo vietovėse geriausios patirties iniciatyvą.

Taip pat labai svarbu užtikrinti, kad neįgalieji ir riboto judumo asmenys turėtų galimybę vienodomis sąlygomis naudotis tolumo susisiekimo ir tarpvalstybinėmis keleivių vežimo geležinkeliais paslaugomis kaip ir kiti asmenys, įskaitant bilietų pardavimą arba naujus skaitmeninius pokyčius. Europos prieinamumo akte⁶¹ nustatyti prieinamumo reikalavimai turėtų kaip etalonas būti taikomi visoms geležinkelių paslaugoms. Prie to prisideda TSS, susijusios su Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumu neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims⁶², ir 2021 m. balandžio mėn. priimtas naujasis Geležinkelių keleivių teisių reglamentas.

Komisija:

- pateiks pasiūlymą dėl reglamento, kuris turėtų būti priimtas iki 2022 m. pabaigos, dėl daugiarūšio skaitmeninio judumo paslaugų, siekiant pagerinti judumo paslaugų teikėjų duomenų mainus ir sudaryti sąlygas sąžiningiems komerciniams susitarimams tarp geležinkelio įmonių ir su trečiosios šalies bilietų pardavėjais, įskaitant keleivių, keliaujančių su suderintais atskirais bilietais, kelionės tęsimą ir apsaugą praleisto persėdimo atveju;
- stebės, kaip laikomasi naujojo Geležinkelių keleivių teisių reglamento, kai jis bus pradėtas taikyti 2023 m. birželio mėn.

3.8. Vienodos sąlygos visoms transporto rūšims

Komisija jau pateikė pasiūlymą, kaip sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas skirtingoms transporto rūšims. 2021 m. liepos 14 d. pristatydama 55 % tikslo priemonių rinkinį⁶³ Komisija pateikė plataus užmojo pasiūlymą, kuriais siekia suderinti ekonomines paskatas su klimato, socialiniais ir aplinkosaugos tikslais, kartu pripažindama globalių ir konkurencinių aplinkybių skirtumus eksploatuojant įvairias transporto rūšis. Tai apima siūlomus apyvartinių taršos leidimų prekybos ir energijos mokesčių sistemų pakeitimus.

⁶⁰ COM(2021) 345 *final*.

⁶¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70–115).

⁶² 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų (OL L 356, 2014 12 12, p. 110–178).

⁶³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_21_3541

Valstybės narės savo žinioje turi tinkamų priemonių, kad užtikrintų, jog įvairios transporto rūšys galėtų konkuruoti vienodomis sąlygomis. Pavyzdžiui, valstybės narės turi daug galimybių daryti poveikį vežimo geležinkeliais kainai taikydamos nacionalinius mokesčius. Taip 2020 m. Vokietija nusprendė sumažinti tolimojo susisiekimo traukinių bilietų PVM nuo 19 iki 7 proc. Komisija įvertins poreikį visoje ES tarptautinio geležinkelio bilietams netaikyti PVM, kad būtų gerokai sumažintos geležinkelių keleivių išlaidos.

Taip pat galima palengvinti vienodų sąlygų sudarymą įvairioms transporto rūšims, skatinant teikti novatoriškus pasiūlymus, kuriuose derinamos įvairios transporto rūšys. Pavyzdžiui, paprastesnis oro ir geležinkelio transporto bilietų derinimas padeda suteikti geležinkeliams svarbesnį vaidmenį organizuojant tolimuosius skrydžius. Kai kurios valstybės narės sukaupė ilgalaikės patirties sudarydamos sąlygas oro vežėjams parduoti traukinių bilietus ir vežti keleivius į savo didžiuosius oro uostus geležinkeliu, o ne lėktuvu⁶⁴.

Peržiūredama Oro susisiekimo paslaugų reglamentą⁶⁵, Komisija vertina galimybes ir kriterijus, pagal kuriuos ES šalys gali apriboti oro eismą kai kuriais maršrutais, jei, nepažeidžiant bendrosios rinkos principų, galima pasiūlyti lygiavertį vežimo tvaresnėmis transporto rūšimis paslaugų lygį. Kartu su iniciatyva dėl daugiarūšio skaitmeninio judumo paslaugų⁶⁶ tai galėtų padėti nustatyti daugiarūšio transporto paslaugų pasiūlos skatinimo galimybes, derinant oro ir geležinkelio transporto paslaugas.

Komisija:

- bendradarbiaus su Parlamentu ir Taryba, padėdama greičiau priimti 55 % tikslo priemonių rinkinio pasiūlymus, įskaitant dėl anglies dioksido apmokestinimo ir apyvartinių taršos leidimų prekybos, susijusių su įvairiomis transporto rūšimis;
- įvertins poreikį visoje ES netaikyti PVM tarptautinio geležinkelių transporto paslaugoms;
- remis ir skatins keliones daugiarūšiu oro ir geležinkelių transportu tais maršrutais, kuriuose yra šioms paslaugoms teikti tinkama infrastruktūra, ir įvertins reglamentavimo galimybes, siekdama palengvinti tokių daugiarūšio transporto paslaugų teikimą.

3.9. Viešųjų paslaugų įsipareigojimai siekiant skatinti tvarų tarpvalstybinį ir (arba) daugiarūšį visuomeninį transportą

Jungtims ar tinklams, kuriems yra nustatytas visuomenės poreikis, o rinka (dar) negali arba nenori siūlyti būtinomis susisiekimui užtikrinti laikomų ar kitaip visuomenės pageidaujamų paslaugų, kompetentingos institucijos gali nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus (VPĮ) ir su geležinkelių veiklos vykdytojais sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartis (VPS), kurios

⁶⁴ Kai kurie susisiekimo, kuriame jau naudojami lėktuvo ir traukinio bilietai, pavyzdžiai yra (tarpvalstybinis) susisiekimas su Paryžiaus ir Frankfurto oro uostais bei susisiekimas tarp Amsterdamo Schipholio ir Briuselio oro uosto, <https://accessrail.com/general-information/#>.

⁶⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13255-Oro-susisiekimo-paslaugu-reglamento-perziura_lt

⁶⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Skaitmenines-daugiarusio-judumo-paslaugos_lt

paprastai apima finansinę kompensaciją. Tačiau VPI neturėtų būti naudojami siekiant apriboti konkurenciją ir užkirsti kelią atvirosios prieigos paslaugoms teikti.

Reglamente dėl sausumos transporto VPI numatyta galimybė kompetentingoms institucijoms bendradarbiauti ir nustatyti tarpvalstybinius VPI. Tarpvalstybinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms ES jau buvo nustatyta nemažai VPI. Tačiau kompetentingos institucijos, koordinuodamos atitinkamus tarpvalstybinio VPI įgyvendinimo procesus, dažnai susiduria su praktinėmis ir administracinėmis kliūtimis. Kai kurios tarpvalstybinės paslaugos yra mišrios: tarpvalstybinės paslaugos viename ar daugiau etapų, vykdomų pagal VPI, derinamos su paslaugomis viename ar daugiau etapų, vykdomų pagal atvirosios prieigos režimą. Kadangi tokioms mišrioms paslaugoms nenumatyta specialių Sąjungos taisyklių, kompetentingos institucijos turėtų ypač rūpintis, kad būtų išvengta konkurencijos iškraipymo ir kryžminio subsidijavimo rizikos.

Kitas būdas valstybėms narėms remti geležinkelių paslaugas – laikantis valstybės pagalbos taisyklių naudotis Direktyvos 2012/34/ES 34 straipsnyje jau numatytomis galimybėmis, siekiant grąžinti mokesčius už naudojimąsi keliais ir taip kompensuoti neapmokėtas konkuruojančių transporto rūšių išorės sąnaudas.

Be to, nustačius VPI visuomeninio transporto srityje, suteikiama galimybė kompetentingoms institucijoms apibrėžti aplinkos tvarumo reikalavimus. Tai gali būti ypač aktualu daugiarūšio sausumos transporto atveju, kur jau yra nulinės taršos transporto priemonių ir riedmenų. Pagal dabartines taisykles jau leidžiama tam tikru mastu taikyti daugiarūšio transporto VPI sistemą, kai keleivis savo kelionėje naudoja daugiau nei vieną transporto rūšimi, o kiekviena iš šių transporto rūšių yra eksploatuojama pagal VPI. VPI tvarka ir vidaus rinkos taisyklės skiriasi priklausomai nuo transporto rūšies. Šiuo metu yra trys skirtingos sausumos, jūrų ir oro transporto teisinės sistemos. Kiekvienai tokios kelionės transporto rūšiai galima sudaryti atskiras VPS. Taip pat galima nustatyti daugiarūšio transporto VPI atskiroms sausumos transporto rūšims (traukiniui arba autobusui ar kitų rūšių bėginiam transportui). Pastaruoju atveju tokiam daugiarūšiam sausumos transporto VPI būtų visiškai taikomas Reglamentas dėl sausumos transporto VPI.

Siekdama supaprastinti ir skatinti tarpvalstybines paslaugas, Komisija parengs aiškinamąsias gaires dėl sausumos VPI paslaugų, kad padėtų valstybėms narėms ir kompetentingoms institucijoms nustatyti tarpvalstybinius VPI, visiškai atitinkančius Sąjungos teisės aktus.

Komisija:

- 2022 m. paskelbs Reglamento dėl sausumos transporto VPI taikymo aiškinimo gaires, įskaitant tolimojo susisiektimo ir tarpvalstybines keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, ir sieks tvarių daugiarūšio sausumos transporto paslaugų plėtros skatinimo bei rėmimo.

3.10. Galimybių suteikimas jaunimui

Pasibaigus Europos geležinkelių metams (2021 m.), 2022-ieji bus Jaunimo metai ir tai suteiks puikią galimybę paremti naują kartą jai renkantis tvarias transporto rūšis. Pasitelkusi iniciatyvą „DiscoverEU“⁶⁷, Sąjunga 60 000 europiečių nuo 18 iki 20 metų jau teikia nemokamus 30 dienų kelionės bilietus traukiniu kelionėms nuo 2022 m. kovo mėn. iki 2023 m. vasario mėn. Taip pat naudos gali gauti maždaug vienas milijonas kasmetinių programos „Erasmus“ studentų, kurie galėtų geležinkeliu nukeliauti į savo mainų programos vietą⁶⁸.

Komisija:

- apsvaistys galimybę iš dalies pakeisti programos „Erasmus“ išlaidų kompensavimo taisyklės, kad būtų skatinamas tvarių transporto rūšių naudojimas keliaujant į mainų programos „Erasmus“ vietas.

4. Bandomosios paslaugos

Į šį veiksmų planą įtraukti veiksmai turėtų būti įgyvendinti skubos tvarka. Taigi, jau numatant šį veiksmų planą, Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje raginama remti „*bandomuosius reisus tam tikrais maršrutais įtraukiant visus suinteresuotuosius subjektus...*“. Komisija remis geležinkelių sektoriaus suinteresuotuosius subjektus ir kitas suinteresuotąsias šalis, kai jie pradės teikti tarpvalstybines bandomąsias paslaugas. Kadangi daugelis pagrindinių keleivių vežimo linijų bus TEN-T transporto koridoriuose, TEN-T koordinatoriams bus skirtas įpareigojimas rengti darbo planus, kuriais padedama plėtoti tarpvalstybines geležinkelių paslaugas šiuose koridoriuose, visų pirma siūlant strategines investicijas ir stebint geležinkelių eismo efektyvumą naudojantis veiklos patobulinimais, pvz., integruotu tvarkaraščių sudarymu ir pajėgumų paskirstymu.

Šiomis bandomosiomis paslaugomis suteikiama galimybė išbandyti ir įgyvendinti šiame veiksmų plane nurodytas priemones. Jomis galėtų būti prisidedama prie greitesnio susisiekimo tarp miestų, taikant naujus metodus, pvz., integruotą tvarkaraščių sudarymą, paramą riedmenims arba tarpvalstybinio susisiekimo VPI. Teikiant bandomąsias paslaugas dėmesys galėtų būti sutelktas į pagrindinius maršrutus, turinčius didelį potencialą paskatinti keleivius naudotis traukinių paslaugomis. Nuo 2022 m. geležinkelių sektorius bus skatinamas teikti bandomųjų paslaugų pasiūlymus, siekiant gerinti esamas arba kurti naujas paslaugas. Komisija remis šiuos bandomuosius projektus, padėdama palaikyti ryšius tarp visų susijusių suinteresuotųjų subjektų, teikdama paramą ir užtikrindama, kad, teikiant techninę pagalbą organizacijai „RailNetEurope“ pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, būtų supaprastinti geležinkelių pajėgumų ir eismo valdymo aspektai. Komisija taip pat padės nustatyti tam tikrų bandomųjų projektų finansavimo galimybes, pabrėžtas šiame veiksmų plane. Nors daugelis vežimo traukiniais paslaugų bus perspektyvios komerciniu požiūriu, pagal

⁶⁷ https://europa.eu/youth/discovereu_lt

⁶⁸ www.erasmusbytrain.eu

Europos infrastruktūros tinklų priemonę galima finansuoti techninę pagalbą ir remti tyrimus bei parengiamąją veiklą, susijusią su naujomis technologijomis ir inovacijomis.

5. Išvada

Pats metas duoti postūmį tolimojo susisiekimui ir tarpvalstybinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms, ypač atsižvelgiant į plataus užmojo Europos žaliojo kurso bei Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslus. Tai galima padaryti šalinant likusias kliūtis ir spartinant bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimą, didinant investicijas į naujausią Sąjungos greitųjų geležinkelių tinklą ir imantis aktyvesnių veiksmų tokiose srityse kaip bilietų pardavimas ir geresnė geležinkelių eksploatavimo veikla, kad tvari tarpvalstybinė kelionė naudojantis geležinkelių transportu taptų automatiniu keleivių pasirinkimu. Šiame komunikate išdėstytiems veiksams įgyvendinti reikės bendrų geležinkelių pramonės, keleivių ir vartotojų organizacijų, valstybių narių ir Komisijos pastangų. Pirmąjį iš šių naujų veiksmų Komisija numato pasiūlyti jau 2022 m. Komisija skatins glaudų atitinkamų subjektų bendradarbiavimą bei jų veiklos koordinavimą ir aktyviai stebės pažangą, kad geležinkeliai galėtų atlikti pagrindinį vaidmenį siekiant, kad žemyno poveikis klimatui taptų neutralus.