

## III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

## REĢIONU KOMITEJA

## 81. PLENĀRSESIJA 2009. GADA 5.–7. OKTOBRĪ

## Reģionu komitejas atzinums “Konkurētspējīgi kravu pārvadājumi”

(2010/C 79/09)

## Reģionu komiteja

- atzinīgi vērtē tiesību aktu, ar ko nosaka darbības principus Eiropas dzelzceļa tīklā, kurš virzīts uz konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tā mērķis ir, pārdomāti izmantojot pastāvošo infrastruktūru vai to attīstot, izveidot efektīvu tīklu kravu pārvadājumiem;
- uzskata, ka, praksē konsekventi īstenojot iepriekš minētajā tiesību aktā iekļautos principus, īsā laikā varēs paaugstināt dzelzceļa transporta efektivitāti. Dzelzceļa transports ir drošākais un videi draudzīgākais transporta veids, kas efektivitātes ziņā varēs konkurēt ar citiem transporta veidiem;
- uzskata, ka, veidojot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus, jāveido savienojumi ar citiem transporta veidiem, izmantojot gan sauszemes, gan jūras termināļus un iekšzemes ostas;
- vērš uzmanību uz vietējo un reģionālo pašvaldību līdzdalību loģistikas centru attīstībā. Šie centri būtu jāņem vērā, veidojot Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Vietējās un reģionālās pašvaldības jāiesaista šādu loģistikas centru plānošanā un attīstībā;
- vērš uzmanību uz konkrētiem regulas noteikumiem, kas varētu radīt pārmērīgu, nevajadzīgu birokrātiju Eiropas dzelzceļa tīkla pārvaldības sistēmās;
- uzsver, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi ir samērā draudzīgi videi un droši un, paaugstinot to efektivitāti, tie var kļūt par alternatīvu energoietilpīgākiem, cilvēkam mazāk draudzīgiem un bīstamākiem transporta veidiem;
- uzskata, ka Eiropas dzelzceļa transporta tīkla izveidei nepieciešama starptautiska struktūra, kas atsevišķu transporta koridoru sistēmā var nodrošināt labāku koordināciju starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem.

**Ziņotājs:** Volovas pilsētas mērs *Witold Krochmal* kgs (PL/UEN-AE)

**Atsauces dokuments**

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem

COM(2008) 852 galīgā redakcija

**I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**

**IEVADS**

1. Priekšlikums EP un Padomes regulai par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem tika pieņemts, lai izveidotu visdrošāko, visefektīvāko un videi visnekaitīgāko iespējamo transporta sistēmu, kas kalpo iedzīvotājiem un ekonomikas jomas dalībniekiem.

2. Saskaņā ar Balto grāmatu par transportu (2001. gads) un ņemot vērā pašreizējās izmaiņas ES struktūrā un aizvien jaunās problēmas, kādas jārisina ES dalībvalstīm, jāpievēršas visu transporta veidu komodalitātes attīstīšanai.

3. Ja attiecībā uz autotransportu un gaisa transportu jau ir veikta virkne pasākumu, kam ir bijusi pozitīva ietekme, tad dzelzceļa transporta jomā ir vēl daudz darāmā.

4. Atzinumā izskatāmais priekšlikums tapa pēc plašām apspriedēm ar dalībvalstīm, dzelzceļa operatori, infrastruktūras pārvaldītājiem, rūpniecības nozaru pārstāvjiem un kravu operatoriem.

5. Minētā darba rezultātā ir secināts, ka, izveidojot starptautiskus dzelzceļa koridorus, kas paredzēti konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, īsā laikā paaugstinātos dzelzceļa konkurētspēja un tīklu sekmēta makroekonomikas rādītāju uzlabošanās.

**Ieteikumi politikas jomā**

6. Komiteja atzinīgi vērtē tiesību aktu, ar ko nosaka darbības principus Eiropas dzelzceļa tīklā, kurš virzīts uz konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tā mērķis ir, pārdomāti izmantojot pastāvošo infrastruktūru vai to attīstot, izveidot efektīvu tīklu kravu pārvadājumiem.

7. Komiteja uzskata, ka, praksē konsekventi īstenojot iepriekš minētajā tiesību aktā iekļautos principus, īsā laikā varēs paaugstināt dzelzceļa transporta efektivitāti. Dzelzceļa transports ir drošākais un videi draudzīgākais transporta veids, kas efektivitātes ziņā varēs konkurēt ar citiem transporta veidiem.

8. Komiteja uzskata, ka, veidojot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus, jāveido savienojumi ar citiem transporta veidiem, izmantojot gan sauszemes, gan jūras un gaisa transporta termināļus un iekšzemes ostas.

9. Komiteja vērš uzmanību uz vietējo un reģionālo pašvaldību līdzdalību loģistikas centru attīstībā. Šie centri būtu jāņem vērā, veidojot Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Vietējās un reģionālās pašvaldības jāiesaista šādu loģistikas centru plānošanā un attīstībā.

10. Komiteja vērš uzmanību uz konkrētiem regulas noteikumiem, kas var radīt pārmērīgu, nevajadzīgu birokrātiju Eiropas dzelzceļa tīkla pārvaldības sistēmās.

11. Komiteja uzsver, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi ir samērā draudzīgi videi un droši un, paaugstinot to efektivitāti, tie var kļūt par alternatīvu energoietilpīgākiem, cilvēkam mazāk draudzīgiem un bīstamākiem transporta veidiem.

12. Lai paaugstinātu Eiropas dzelzceļa transporta efektivitāti un palielinātu tā konkurētspēju, ir svarīgi veikt tādas pasākumus, kas ļauj pēc iespējas ātrāk atrisināt pašreizējās problēmas:

— jāuzlabo infrastruktūras pārvaldītāju un dalībvalstu sadarbība, lai likvidētu robežu ietekmi, veiktu ieguldījumus, kā arī nodrošinātu labāku sadarbību un koordināciju starp dažādiem transporta veidiem saistībā ar dzelzceļa izmantošanu,

— jāprojektē un jābūvē multimodālu transportsistēmu termināļi, kas apkalpo dzelzceļa transportu, kā arī jāpaaugstina to darbības efektivitāte, pārvaldībai izmantojot jaunāko tehnoloģiju,

— būtiski jāuzlabo transporta veidu savstarpējā izmantojamība,

— jāierobežo efektivitātes samazināšanās, kuru izraisījis ar tirgus liberalizāciju saistītā uzņēmumu sadalīšanās,

— jāizveido efektīvs dzelzceļa tīkls, kas savieno visu ES virzienā no ziemeļiem uz dienvidiem un no rietumiem uz austrumiem.

13. Minētajos pasākumos būtu arī jāizmanto gan valstu, gan starptautiskā līmenī jau īstenotās iniciatīvas un darbs šādās jomās:

— infrastruktūras pieejamība un maksas noteikšana,

- transporta koridoru jaudas un satiksmes pārvaldība,
- dzelzceļa satiksmes drošība,
- dzelzceļa transporta savstarpējas izmantojamības attīstīšana.

Tajā pašā laikā vajadzīgi šādi pasākumi:

- jāattīsta uz veikspēju orientēti maršrutu tīkli,
- jāizveido jauni un efektīvi ceļi, lai preču vilcieni varētu apbraukt stipri noslogotos dzelzceļa mezglus (līdzīgi kā pārvadājumos ar autotransportu).

14. Pieredze, kas gūta, pateicoties Eiropas transporta tīkla (TEN-T) programmai, Eiropas dzelzceļa signalizācijas sistēmai (ERTMS) un citiem līdzšinējiem pasākumiem, ļauj daudz efektīvāk un ātrāk īstenot Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, izmantojot visu pasākumu radīto sinerģijas efektu.

15. Eiropas dzelzceļa transporta tīkla izveidei nepieciešama starptautiska struktūra, kas atsevišķu transporta koridoru sistēmā var nodrošināt labāku koordināciju starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādas struktūras dalībvalstīm liktu pildīt saistības attiecībā uz koridoru izveidi.

16. Svarīgi ir nodrošināt, lai ES vai arī dalībvalstu iestādes turpinātu novērst šādus pašreizējos šķēršļus, kas mazina efektivitāti un tādējādi arī dzelzceļa transporta konkurētspēju:

- pārrobežu satiksmē pastāvošā valodas barjera,
- nav vienotu apmācības programmu vilcieni vadītājiem par dzelzceļa satiksmes principiem visā ES,
- nav kopīgu noteikumu par drošību un kravnesību,
- nav vienmērīgs informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT), kā arī satelītsistēmu un radiosistēmu izmantojums,
- nav sistemātiskas un viennozīmīgas civiltiesiskās atbildības par transporta sūtījumiem, kas veikti transporta komodalitātes ķēžu ietvaros,
- pastāv virkne tehnisku un administratīvu problēmu robežu šķērsošanā, izmantojot starptautisko dzelzceļa transportu,
- vājās vietas, īpaši aglomerācijās. Novēršot šo trūkumu, preču pārvadājumus varētu nodalīt no pasažieru pārvadājumiem (ja vien to iespējams izplānot un tehniski īstenot) un kopumā uzlabot dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēju,

- netiek pildīti noteikumi par pārvadājumu precizitāti, jo īpaši kombinētajos pārvadājumos, piemēram, izmantojot dzelzceļu un autopārvadājumus,
- nav vienprātības par vienotiem vilcieni izmēra un garuma standartiem, kas ļautu optimāli palielināt transportēšanas jaudu un uzlabotu vides aizsardzību.

17. Būtu lietderīgi ieviest dzelzceļa standartu kopumu, lai samazinātu loģistikas izdevumus, palielinātu konkurētspēju, uzlabotu tirgu pieejamību, pastiprinātu savietojamību un pārvadātāju sadarbību un nodrošinātu saimnieciskās attīstības un vides prasību līdzsvaru, kā arī lai dzelzceļš kļūtu par neatņemamu Eiropas uzņēmējdarbības tīkla daļu, radot pievienoto vērtību un palīdzot optimizēt ražošanu, piegādi un izplatīšanu.

18. Ja nav iespējams panākt, ka minētajai struktūrai tiek piešķirtas pilnvaras novērst šķēršļus, ES vai dalībvalstīm pašām jāveic nepieciešamie pasākumi, lai likvidētu iepriekš minētos ierobežojumus.

19. Koridoru pārvaldības struktūrai nav jābūt birokrātiskai, bet gan jāreaģē elastīgi atbilstoši stāvoklim tirgū un jābūt spējīgai novērst dalībvalstu un ES iestāžu nepamatotu iejaukšanos.

20. Pieprasījums pēc transportēšanas pakalpojumiem būtu jāņem vērā, nosakot, cik daudz dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru vajag atsevišķās dalībvalstīs.

21. Lai, izveidojot Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, sasniegtu izvirzītos mērķus, jāveido cieša sadarbība ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kuru teritorijas šķērsos dzelzceļa tīklu koridori.

22. Minētajā sadarbībā būtu jāaptver arī šādas jomas: ar tīkla izveidi saistīto ieguldījumu plānošana un koordinēšana, kā arī dzelzceļa pārvadājumu koridoru izmantošana, uzturēšana kārtībā un modernizēšana, ņemot vērā pastāvošo infrastruktūru un transporta struktūru.

23. Ņemot vērā, ka ir svarīgi nodrošināt kvalitatīvas kravu pārvadājumu sliedes, to drošumu un labu satiksmes pārvaldību uz ceļiem, kas netiks iedalīti kravu pārvadājumu un pasažieru pārvadājumu ceļos, un veikt pasākumus, lai ievērotu vietējo un reģionālo pašvaldību intereses, būtu jānosaka abu pārvadāšanas veidu darbības principi tā, lai nebūtu negatīvas ietekmes uz iedzīvotāju mobilitāti un lai tie nebūtu pretrunā citām sabiedrības interesēm.

24. Veicot atbilstīgu reģiona un pilsētas teritorijas plānošanu, kurā ņemts vērā koridoru maršruts un termināļu un iekraušanas staciju atrašanās vieta, var būtiski paaugstināt tīkla efektivitāti un tajā pašā laikā uzlabot pilsētu un reģionu saimniecisko stāvokli.

25. Vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kā arī ES dalībvalstīm jāveic pasākumi, kas ļauj pielāgot autotransporta kustību, nodrošinot dzelzceļa pārvadāto preču izplatīšanu un piegādi patērētājiem.

26. Vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir lielākas iespējas sadarboties un veidot dialogu ar ražotājiem un dzelzceļa transporta izmantotājiem, un tās var daudz efektīvāk sekmēt to, ka transporta pakalpojumu izmantotāji izvēlas konkrētu transporta veidu un maršrutu. Tas nodrošina, ka uzņēmēji, savu preču transportēšanai izvēloties transporta veidu, izraugās optimālu risinājumu, ņemot vērā vides aizsardzības, drošuma, ātruma un, protams, konkurētspējīgas cenas aspektu.

## II. SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

27. Atzīstot, ka iekšējā dzelzceļa tirgus izveide ir svarīgs Lisabonas stratēģijas un ilgtspējīgas attīstības stratēģijas elements Eiropas Kopienā, Reģionu komiteja uzskata, ka EP un Padomes publicētā regula ir svarīgs tiesību akts, kas dzelzceļa pārvadājumiem ļauj konkurēt ar citiem, ekoloģiski kaitīgākiem un lietotājiem mazāk draudzīgiem transporta veidiem. Projektu īstenošanas gaitā piešķirot ceļus nozīmīgākajiem preču pārvadājumiem, attiecīgi jāņem vērā jau pastāvošā transporta sistēma, piemēram, pasažieru pārvadājumi. Turklāt būtu jāuzskata, ka valsts nozīmes pārvadājumi principā ir līdzvērtīgi pārrobežu pārvadājumiem.

28. Regulas īstenošanā svarīga nozīme būs vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kas, atbilstīgi plānojot un prasmīgi veicot ieguldījumus ceļu infrastruktūrā, reģionālajā dzelzceļā un ostu infrastruktūrā, var būtiski paaugstināt dzelzceļa pārvadājumu efektivitāti un konkurētspēju.

29. Bīstamo materiālu transportēšanas principus ļoti svarīgi ir noteikt sadarbībā ar dzelzceļa koridoru pārvaldītājiem un vietējām un reģionālajām pašvaldībām.

30. Lai gan lēmumi par kravu pārvadājumu koridoru izveidi tiks izskatīti un apstiprināti Kopienas līmenī, pirms to pieņemšanas, proti, to plānošanas un saskaņošanas posmā valstu līmenī, katrā ziņā jāapspriežas ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām.

31. Šādu apspriežu laikā jānosaka svarīgi un ar koridora izveidi saistīti infrastruktūras elementi, kas nodrošinās, ka koridora maršruts neatstās negatīvu ietekmi uz vietējiem iedzīvotājiem, kuri dzīvo tā tuvumā, un kas atvieglos koridoru izveidei vispiemērotāko teritoriju izvēli.

32. Ļoti svarīgi ir panākt, ka pasažieru pārvadājumiem paredzētie ātrgaitas satiksmes, parastie un tuvsatiksmes tīkli un tīkli, ko izmanto visu veidu kravu pārvadājumiem, attiecīgajā teritorijā var līdzāspastāvēt visoptimālākajā veidā.

33. Ņemot vērā kritērijus, kas transporta koridoru jomā izvirzīti dzelzceļa maģistrālēm, būs jāmaina gan autotransporta, gan dzelzceļa satiksmes organizēšana dažās apdzīvotās vietās. Tādēļ vietējo un reģionālo pašvaldību rīcībā jābūt atbilstīgiem finanšu instrumentiem, kas ļauj veikt ieguldījumus un modernizēšanas pasākumus, lai caur apdzīvotām vietām būvētu maģistrāli. Vienlaikus vajag vienkāršot tiesiskos pamatus zemes atsavināšanai sabiedrības interesēs, lai taisnīgas atlīdzības par atsavināto zemi princips netraucētu plānot maģistrāļu un infrastruktūras objektu modernizāciju un būvi.

34. Minētajiem instrumentiem jābūt savlaicīgi pieejamiem, lai būtu iespējams īstenot atzinumā izskatāmās regulas 2. nodaļas 3. panta 3. punkta noteikumus, t. i., ievērot noteiktus obligātos termiņus, kas regulā minēti attiecībā uz atsevišķu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem.

35. Pašreizējie loģistikas centri, ko pārvalda ar vietējo vai reģionālo pašvaldību līdzdalību, būtu efektīvi jāizmanto un jāiekļauj dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru sistēmā.

36. Ja izmanto vietējas vai reģionālas pašvaldības pārvaldītu infrastruktūru, tad saskaņā ar regulas 4. panta 2. punktu jānodrošina vietējo un reģionālo pašvaldību pārstāvju līdzdalība struktūrās, kas pārvalda kravu pārvadājumu koridorus.

37. Regulas 3. pantā minētais dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru skaits atsevišķās ES dalībvalstīs būtu jānosaka, pamatojoties uz iespējamo pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem, tā efektivitātes analīzi un reālām tehniskajām iespējām, kas ļauj to nodrošināt regulā noteiktajos termiņos.

38. Būtu jāatsakās no obligātā pārvadājumu koridoru skaita atsevišķās dalībvalstīs, kas noteikts, pamatojoties uz kritēriju par dzelzceļa kravu pārvadājumu tonnkilometriem attiecīgajā ES dalībvalstī.

39. Regulas 5. panta 3. punktā paredzētā tirgus izpēte būtu jāveic atkarībā no vajadzībām, ko nosaka koridoru pārvaldītāji. Tādēļ tā nav obligāti jāveic katru gadu, kā noteikts regulā.

40. Regulas piemērošanas pirmajā posmā pieņemot lēmumus par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru izvietojuma vietu, jābalstās tikai un vienīgi uz būtiskiem apsvērumiem, kas saistās ar efektivitāti, pieejamību, kvalitāti, kā arī infrastruktūru apjomu, un iespēju robežās jāizvairās no politiskiem apsvērumiem.

41. Dzelzceļa pārvadājumu koridoru veidošanas laikā jāveic uzraudzība, lai nodrošinātu vides, sabiedrības veselības aizsardzības

noteikumu ievērošanu, jo īpaši attiecībā uz troksni, satiksmes drošību un citiem faktoriem, kas likvidētu negatīvu ietekmi uz cilvēka dzīves vidi. Tas jā dara, nodrošinot dzelzceļa pārvadājumu koridoros dzīvojošo ļaužu atbilstošus sanitāros un sadzīves apstākļus un satiksmes drošības prioritātes.

42. Reģionu komiteja iesaka Eiropas Komisijai pēc iespējas ātrāk ieviest iepriekš minēto regulu un ņemt vērā šajā atzinumā iekļautās piezīmes un secinājumus.

Briselē, 2009. gada 7. oktobrī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs*

Luc VAN DEN BRANDE

---