

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 17.9.2010  
COM(2010) 474 galīgā redakcija

## **KOMISIJAS PAZIŅOJUMS**

**par**

**vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi**

# KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

par

## vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi

### 1. IEVADS

#### 1.1. Priekšvēsture

Pēdējos divos gadsimtos dzelzceļa transports Eiropā pirmkārt attīstījās valstu robežās, katra valsts veidoja savu dzelzceļa sistēmu pēc vietējiem apsvērumiem, un valsts rūpniecības nozares kopā ar dzelzceļa uzņēmumiem pieņēma savus tehniskos un darbības standartus. Šāda attīstība noveda pie Eiropas dzelzceļu sistēmas strukturālas sadrumstalotības, kas pašlaik ir galvenais šķērslis vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei. Šī sadrumstalotība rada nopietnas efektivitātes, elastības un uzticamības problēmas, īpaši kravu pārvadājumiem, kā arī augstas ekspluatācijas izmaksas, kas neļauj dzelzceļam kļūt par vērā ņemamu konkurentu citiem transporta veidiem un attur jaunpienācēju privātos ieguldījumus dzelzceļa tirgū.

Pēc ilgstošas lejupslīdes Eiropas dzelzceļa nozarei pēc 2000. gada ir izdevies palielināt pārvadāto pasažieru skaitu un kravu apjomu un stabilizēt savu īpatsvaru. Pirms krīzes sākuma dzelzceļa nozarē palēninājās arī nodarbinātības straujais kritums, jo darbavietu zudumu vēsturisko operatoru uzņēmumos daļēji kompensēja jaunu darba vietu radīšana jaunizveidotajos dzelzceļa un pakalpojumu uzņēmumos. Arī drošība ir ievērojami uzlabojusies. ES-15 valstīs negadījumos bojā gājušo dzelzceļa pasažieru vidējais skaits periodā no 2000. – 2002. gada līdz 2005. – 2007. gadam samazinājies no 104 līdz 47, un līdzīgas tendences tika novērotas lielākajā daļā ES-12 valstu.

Neraugoties uz šīm novērotajām tendencēm, nebija iespējams uzlabot dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu vispārējo īpatsvaru saskaņā ar mērķiem, kas 2001. gadā noteikti Transporta baltajā grāmatā. Turklāt vēsturisko dzelzceļa uzņēmumu un jaunpienācēju tirgus daļas liecina, ka tirgus atvēršanas cerētie rezultāti ir nākuši lēni. Lai gan trīs dalībvalstīs (Rumānijā, Apvienotajā Karalistē un Igaunijā) 2008. gada beigās nevēsturisko dzelzceļa kravu operatoru tirgus daļa pārsniedza 40 %, tomēr daudzās dalībvalstīs kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumos monopola pozīcijas joprojām pastāv. Vispārīgi runājot, valstīs, kur tirgus atvēršana ir progresējusi straujāk un jaunpienācēji ir ieguvuši lielākas tirgus daļas, arī kravu pārvadājumu tirgus ir vairāk stabilizējies.

Tomēr kvalitātes problēmas (jo īpaši uzticamības ziņā) nozīmē, ka dzelzceļa nozare saskaras ar grūtībām saglabāt savu pašreizējo stāvokli ES transporta sistēmā, nemaz nerunājot par tā uzlabošanu, neraugoties uz tās izaugsmes potenciālu līdz ar pieaugošajiem vides ierobežojumiem, dzelzceļa kravu pārvadājumu panākumiem citās pasaules daļās un iedzīvotāju un kravu nosūtītāju acīmredzamo pieprasījumu vairāk izmantot dzelzceļa transportu.

## 1.2. Dzelzceļa satiksmes attīstība ES

Pēc strauja samazinājuma no 1990. līdz 2000. gadam no 526,3 līdz 403,7 miljardiem tkm (galvenokārt dēļ ļoti negatīvas tendences ES-12), 2007. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumi ES-27 palielinājās līdz 453,1 miljardam tkm (+12,2 %). Līdzīgi arī pēc strauja samazinājuma deviņdesmitajos gados (no 420,1 miljardam pkm 1990. gadā līdz 370,7 miljardiem pkm 2000. gadā, atkal galvenokārt ES-12 dēļ) 2007. gadā dzelzceļa pasažieru pārvadājumu darbība ES-27 palielinājās līdz 395,3 miljardiem pkm (+6 %), kaut gan Centrālajā un Austrumeiropā samazinājums turpinājās (-18,4 % ES-12).

### Dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu dati

tūkstoši miljonu

	1990		2000		2007	
	kravu (tkm)	pasaž. (pkm)	kravu (tkm)	pasaž. (pkm)	kravu (tkm)	pasaž. (pkm)
ES-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
ES-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
ES-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Pateicoties pozitīvajai tendencei no 2000. līdz 2007. gadam, ES iekšienē kopš 2000. gada dzelzceļa īpatsvars ir saglabājies vairāk vai mazāk nemainīgs. Kravu pārvadājumu jomā pa dzelzceļu joprojām pārvadā gandrīz 11 % no visiem ES iekšējiem transporta pārvadājumiem. Iekšzemes kravu pārvadājumos, t. i., izņemot gaisa un jūras, īpatsvars ir nedaudz vairāk kā 17 %. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem ES iekšienē dzelzceļa transporta īpatsvars palicis aptuveni 6 %. Aplūkojot tikai sauszemes transporta veidus, aptuveni 7 % pasažieru pārvadājumu ir pa dzelzceļu.

Dati pa dažādiem transporta veidiem 2008. gadā rāda kravu pārvadājumu samazināšanos par aptuveni 2 %, galvenokārt sakarā ar ekonomiskās krīzes sākumu minētā gada otrajā pusē. Pasažieru pārvadājumos dzelzceļam izdevās noturēt pozīcijas, galvenokārt pateicoties ātrgaitas satiksmes pieaugumam virs vidējā. Lai gan dažādu transporta veidu īpatsvaru kravu pārvadājumos maz ietekmēja 2008. gada norises, šķiet, ka ekonomiskās krīzes padziļināšanās laikā 2009. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumu kritums ir bijis nedaudz lielāks salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Tāpēc dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars īstermiņā, šķiet, ir samazinājies. Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi 2009. gadā arī samazinājās, it īpaši darījumu braucieni, bet šķiet, ka dzelzceļam nav veicies daudz sliktāk kā citiem transporta veidiem. Pašreizējā ekonomiskā situācija ir saasinājusi dažas dzelzceļa tirgus strukturālās nepilnības un paātrinājusi konsolidāciju dzelzceļa nozarē, kad 2008. un 2009. gadā vēsturiskie operatori nopirka vairākus jaunus kravu pakalpojumu operatorus<sup>1</sup>.

## 1.3 ES dzelzceļa politikas mērķi

Dzelzceļa nozare ir videi draudzīgs transporta veids, kas var palīdzēt izveidot jaunus energoefektīvus mobilitātes veidus, kuri ierobežo piesārņojuma pastiprināšanas risku, sastrēgumus un (jo īpaši, ja izmanto bez fosilās degvielas iegūtu elektrību) klimata

<sup>1</sup> COM(2009) 676, 18.12.2009., 15. lpp.

pārmaiņas. Tā var sniegt augstas kvalitātes, uzticamus, drošus un neapdraudētus pakalpojumus un tādējādi veicināt ilgtspējīgu Eiropas ekonomikas attīstību.

Kā vulkānisko pelnu krīze parādīja, dažādu transporta veidu nepārtraukta attīstība ir svarīga, lai nodrošinātu Eiropas transporta sistēmas elastību, no kā ir atkarīga mūsu ekonomika. Šāda dažādība ir arī svarīga, lai nodrošinātu plašas iespējas risināt klimata pārmaiņu un energoapgādes drošības problēmas. Eiropas ražotāji dzelzceļa tehnoloģiju jomā ir pasaulē vadošie – jo īpaši ātrgaitas jomā. Spēcīgi Eiropas dzelzceļi ir svarīgi, lai to parādītu un veicinātu Eiropas tehnoloģiju pieņemšanu citos tirgos.

Tāpēc dzelzceļa nozares pilnīgas potenciālās izaugsmes nodrošināšana ir ārkārtīgi svarīgs mērķis ne tikai ES transporta politikai, bet arī ekonomiskajai politikai kopumā.

Paturot prātā šos mērķus, Eiropas Savienībai jāizveido vienota Eiropas dzelzceļa telpa, pamatojoties uz integrētu infrastruktūras tīklu un savstarpēji savietojamām iekārtām, kas nodrošina transporta pakalpojumu viengabalainību visā Eiropā un kaimiņvalstīs. Tad visi Eiropas dzelzceļa operatori spēs piedāvāt efektīvus pakalpojumus, kas apmierina pasažieru un uzņēmumu vajadzības, un spēs labāk konkurēt ar alternatīviem transporta veidiem, jo īpaši cenu, elastības, brauciena ilguma un precizitātes ziņā.

Lai palielinātu dzelzceļa nozares konkurētspēju un draudzīgumu videi, pamatojoties uz esošajiem sasniegumiem, būtu jāveic papildu pasākumi kā daļa no saskaņotas stratēģijas, kas veicina efektīvu ES dzelzceļa infrastruktūras attīstību, izveidojot pievilcīgu un patiesi atvērtu dzelzceļa tirgu, novēršot administratīvos un tehniskos šķēršļus un nodrošinot līdzvērtīgus konkurences apstākļus ar citiem transporta veidiem. Šajā paziņojumā sniegts vispārīgs šīs stratēģijas izklāsts.

## **2. EFEKTĪVAS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS VEICINĀŠANA**

Daudzās dalībvalstīs dzelzceļa infrastruktūras attīstībai un uzturēšanai nav pietiekams ieguldījumu līmenis. Vairākos gadījumos esošās infrastruktūras kvalitāte turpina pazemināties. Pārrobežu savienojumi, tostarp ar dzelzceļa tīkliem kaimiņvalstīs, joprojām nav pietiekami. Situācija ir īpaši smaga Centrālajā un Austrumeiropā. Slikta uzturēšana, lēna modernizācija un arvien vairāk vājo vietu tīklā tieši ietekmē visas nozares konkurētspēju. Šajā kontekstā Eiropas Komisijas politikas mērķis ir mobilizēt starptautiskos, ES, valsts un privātos līdzekļus jaunu dzelzceļa transporta projektu izstrādāšanai, nodrošinot, ka esošā infrastruktūra tiek atbilstoši uzturēta un optimizēta, izmantojot atbilstošu finanšu vidi, kas stimulē dalībvalstu un kandidātvalstu ieguldījumus dzelzceļa nozarē un padara infrastruktūru vieglāk pielāgojamu aizvien specializētākām prasībām, jo īpaši lai attīstītu uz ātrgaitas un kravu pārvadājumiem orientētu tīklu.

### **2.1. Līdzekļu mobilizēšana dzelzceļa infrastruktūras attīstībai**

Kopumā dzelzceļš saņem tikai nelielu dalībvalstu infrastruktūras investīciju daļu, un autoceļu infrastruktūra joprojām saņem lauvas tiesu. Nevienmērība ir īpaši ievērojama Centrālajā un Austrumeiropā. Tāpēc Eiropas Savienība ir nolēmusi veltīt ievērojamu transporta budžeta daļu dzelzceļa infrastruktūras attīstībai. Tieša šāda

veida iejaukšanās var novērst pašreizējo valstu dzelzceļu tīklu savstarpējas izmantojamības trūkumu un vājās vietas pārrobežu daļā. Tas nepārprotami palielinās dalībvalstu investīcijas. Pašreizējā finansējuma ietvaros 2007.-2013. gadam Eiropas transporta tīkla (TEN-T) projektiem lielākā daļa līdzekļu ir piešķirta dzelzceļa attīstībai (vairāk nekā 63 % no TEN-T investīcijām: EUR 246 miljoni no EUR 390 miljoniem). Dzelzceļam piešķirtā līdzekļu daļa ir pat lielāka nekā TEN-T prioritārajiem projektiem (vairāk nekā 83 % no kopējā budžeta, kas ir EUR 129 miljoni 2007.-2013. gadam). Bet citi ES instrumenti – Kohēzijas fonds, Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) un Eiropas Investīciju bankas aizdevumi un garantijas – arī dod lielu ieguldījumu dzelzceļa nozares investīcijās, jo īpaši Centrālajā un Austrumeiropā. No ES struktūrfondiem un Kohēzijas fonda no 2007. līdz 2013. gadam apmēram EUR 82 miljardi (23,8 % no kopējā piešķiruma) tiks iztērēti transportam, no kā EUR 23,6 miljardi tiek piešķirti dzelzceļa infrastruktūrai. Paplašināšanās valstīs un kaimiņvalstīs finansējums var būt attiecīgi no Pirmspievienošanās instrumenta (*IPA*) un Eiropas Kaimiņattiecību un partnerības instrumenta (*ENPI*).

Dzelzceļa infrastruktūras attīstības ES tiešā finansējuma turpmāks palielinājums noteikti būs atkarīgs no nākamā daudzgadu finanšu plāna un no iespējas šajā sakarībā izstrādāt jaunus finansēšanas instrumentus un mobilizēt papildu resursus. Komisija izklāstīs savu pieeju gaidāmajā baltajā grāmatā par turpmāko ES transporta politiku.

## **2.2. Dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes nodrošināšana, izmantojot atbilstošu finanšu vidi**

Komisija 2008. gada paziņojumā par dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes daudzgadu līgumiem<sup>2</sup> izklāsta pasākumus, kas dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem jāveic, lai nodrošinātu esošās dzelzceļa infrastruktūras stabilu finansējumu. Valsts intervences līmenim jo īpaši jāatbilst vidēja termiņa un ilgtermiņa investīciju stratēģijai un jāapvieno finansiālā līdzsvara princips ar praksi iekasēt tiešās izmaksas par papildus vilciena ekspluatāciju (pilnīga izmaksu atgūšana ir pieļaujama tikai kā izņēmums un ar zināmiem nosacījumiem).

Dzelzceļa infrastruktūras ilgtspējīga finansēšana ir to dažādo izmaiņu galvenais mērķis, ko ierosināja Komisija, pārskatot spēkā esošos ES tiesību aktus par piekļuvi tirgum. Komisija vēlas izveidot tādu finanšu vidi, kas ietver skaidrus pienākumus kompetentām valsts iestādēm īstenot vidēja un ilgtermiņa investīciju stratēģijas, kas dzelzceļa nozarē nodrošina uzņēmējdarbības iespēju labāku prognozējamību, un veidot spēcīgus stimulus dzelzceļa uzņēmumiem investēt jaunās drošās, savstarpēji savietojamās un videi draudzīgās tehnoloģijās, izmantojot efektīvākas maksas noteikšanas sistēmas. Tam visam jāveicina turpmākas privātās un valsts investīcijas dzelzceļa nozarē valsts līmenī.

---

<sup>2</sup> COM(2008) 54, 6.2.2008.

### 2.3. Specializētāku tīklu izveidošana

TEN-T politika ir ātrgaitas līniju un kravas infrastruktūras attīstības pamatā visas Eiropas mērogā. Ātrgaitas tīkla garums, kas ievērojami pieauga deviņdesmitajos gados, no 2001. līdz 2007. gadam Eiropā ir divkāršojies, 2008. gadā kopā sasniedzot 5764 km, un 2009. gadā Beļģijā, Francijā, Vācijā, Itālijā, Spānijā un Nīderlandē būvēja vēl vairāk nekā 2500 km ātrgaitas dzelzceļa līniju. Līdz 2007. gadam ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumi bija 23 % no kopējā ES pasažieru dzelzceļa tirgus, mērot pasažierkilometros, un tiem izdevies atgūt tirgu no autotransporta un aviācijas.

Līdzīgi arī dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgum joprojām vajag tādu infrastruktūras un ekspluatācijas praksi, kas piedāvā labāku un uzticamāku pakalpojumu kravu pārvadājumu operatoriem. Tāpēc Komisija 2008. gada septembrī izdeva paziņojumu, kurā sīki izstrādātas dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes kontroles pamatnostādnes un praktiski priekšlikumi<sup>3</sup>; Eiropas Parlaments un Padome gatavojas pieņemt regulu, ar ko stiprinās Eiropas dzelzceļa tīklu kravu pārvadājumu konkurētspēju un kuru Komisija bija ierosinājusi 2008. gada decembrī. Komisija ierosinās turpmākus pasākumus, ja dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus attīstība joprojām būs neapmierinoša.

*Pārskatot spēkā esošos tiesību aktus par piekļuvi ES dzelzceļa tirgum, Komisija plāno izveidot tādu finanšu vidi, kas sekmē valsts un privātā sektora investīcijas dzelzceļa nozarē.*

*Dzelzceļa infrastruktūras attīstība prasa arī plašāku redzējumu par jauniem finansēšanas instrumentiem (gan valsts, gan privātiem) un atbilstošu resursu mobilizāciju saistībā ar nākamo daudzgadu finanšu plānu.*

*Līdztekus konkurētspējīga Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīkla izveidošanai Komisija apsvērs vajadzību pēc papildu pasākumiem, ar ko uzlabos dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti, tostarp izstrādās instrumentus, lai uzraudzītu dzelzceļa operatoru darbu, un publicēs kvalitātes rādītājus.*

*Komisija 2011. gadā iesniegs pašlaik notiekošā darba rezultātus, lai turpinātu attīstīt saikni starp TEN-T un Eiropas kaimiņvalstīm, kā arī kandidātvalstu tīklu integrāciju TEN-T tīklā.*

## 3. PIEVILCĪGA UN PATIESI ATVĒRTA DZELZCEĻA TIRGUS IZVEIDOŠANA

### 3.1. Spēkā esošo noteikumu ievērošanas nodrošināšana un uzlabošana

Komisija jau sen uzskatīja, ka iekšējā tirgus darbības uzlabošana veicinās dzelzceļa nozares efektivitāti un atsaucību klientu vajadzībām. Tādējādi ES tiesību aktu par piekļuvi dzelzceļa tirgum attīstība pakāpeniski ir veicinājusi tirgus atvēršanu, pamatojoties uz patiesu infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbības nodalīšanu. Dzelzceļa kravu pārvadājumi un starptautiskie pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu ir pilnībā atvērti konkurencei attiecīgi no 2007. gada janvāra un 2010. gada janvāra.

<sup>3</sup> COM(2008) 536, 8.9.2008.

Tomēr konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem joprojām ierobežo dažādi faktori, kas izriet no vēsturisko operatoru protekcionistiskās uzvedības un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības, izmantojot slepenas vienošanās, bet infrastruktūra ir dabisks monopols, kam taisnīgā un nediskriminējošā veidā jābūt pieejamai visiem pretendentiem. Tirgus apstākļu nepietiekama pārredzamība un iestāžu neefektīva darbība lielākajā daļā dalībvalstu joprojām apgrūtina konkurētspējīgu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu. Jaunpienācējiem būtiska informācija, piemēram, par pieteikuma vai pārsūdzības procedūru, vēl nav sistemātiska un viegli pieejama. Jaunā tirgū ienākošie operatori joprojām sastopas ar diskrimināciju attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai un ar dzelzceļu saistītiem pakalpojumiem, kas bieži vien pieder vēsturiskajam dzelzceļa uzņēmumam, kurš to izmanto.

Dalībvalstu regulatīvās iestādes saskaras ar grūtībām, pildot uzraudzības pienākumus attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem, it īpaši nodrošinot jaunpienācēju nediskrimināciju un pārbaudot, vai pareizi tiek piemēroti maksas noteikšanas un uzskaites nodalīšanas principi. Šo grūtību iemesls bieži ir personāla un citu resursu trūkums, un tās palielinās, ja regulatīvā iestāde nav pietiekami neatkarīga no infrastruktūras pārvaldītājiem, vēsturiskā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai ministrijas, kurai ir vēsturiskā operatora īpašumtiesības. Tiesību akti par dzelzceļa tīklu konkurētspējīgai kravu pārvadāšanai paredz, ka nepieciešama ciešāka sadarbība starp infrastruktūras pārvaldītājiem pa Eiropas koridoru valstu daļām, tas, savukārt, paredz paralēlu ciešāku sadarbību starp attiecīgo valstu regulatoriem. Te iegūtā pieredze var būt noderīga, ja Komisija vēlāk izlems izmantot integrētāku pieeju Eiropas vienotās dzelzceļa telpas tirgus uzraudzībai. Spēkā esošajos tiesību aktos jau savā ziņā aplūkota šo jautājumu risināšana. Taču Komisija apzinās, ka problēmas paliks, ja ES tiesiskais regulējums netiks pienācīgi īstenots. Tādēļ Komisija jau ir uzņēmusies iniciatīvu uzsākt pienākumu neizpildes procedūras pret dalībvalstīm, kas nav pareizi īstenojušas ES tiesību aktus. Šķiet arī, ka esošie noteikumi ir jāprecizē un jāmodernizē. Tāpēc kopā ar šo paziņojumu pieņemtajā direktīvas projektā Komisija ierosina grozīt spēkā esošos noteikumus par piekļuvi tirgum, lai novērstu identificētos šķēršļus godīgai konkurencei.

ES tiesību akti reglamentē arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, kas izmanto dzelzceļu. Lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, acīmredzami jānodrošina šo noteikumu ievērošana, jo īpaši to, kas saistīti ar atbilstoša līmeņa sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju.

### **3.2. Tirgus atvēršanas procesa pabeigšana**

Tomēr tirgus atvēršana nebūs pilnīga, kamēr Eiropas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nebūs tiesību sniegt iekšzemes pasažieru pārvadājumus visā Eiropas Savienībā. Šajā sakarā Komisija jau ir uzsākusi pētījumu par iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas regulatīvajām iespējām. Tā kā ļoti liela daļa iekšzemes pasažieru pārvadājumu notiek saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumiem, Komisija izskatīs arī dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas nosacījumus dalībvalstīs. Jau ir sākusies pašreizējās prakses novērtēšana saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007, kas stājās spēkā 2009. gada decembrī. Šie sākotnējie pasākumi, kas ietver apspriešanos ar ieinteresētajām personām, jo īpaši sociālajiem partneriem, ļaus Komisijai 2011. gadā iesniegt iekšzemes pasažieru pārvadājumu konkurences izmaksu un ieguvumu vispārēju novērtējumu un pēc tam pieņemt jaunu



iniciatīvu, lai veicinātu tālāku tirgus atvēršanu vēlākais līdz 2012. gadam, kā noteikts spēkā esošajos tiesību aktos. Ierosinot šādas iniciatīvas, Komisija ietvers pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka tirgus atvēršana patiesi uzlabo pakalpojumus un tai nav negaidītu negatīvu seku.

*Pārskatot spēkā esošos tiesību aktus par piekļuvi ES dzelzceļa tirgum, Komisija plāno novērst šķēršļus godīgai konkurencei, kas ir identificēti kopš 2001. gada.*

*Komisija ierosinās tirgus atvēršanu attiecināt arī uz iekšzemes pasažieru pārvadājumiem saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumiem vai privātiem līgumiem, kuros paredzētas atbilstīgas kvalitātes garantijas.*

*Šajā kontekstā būs jāizskata arī jautājums par prasību pastiprināšanu attiecībā uz institucionālu dalījumu starp infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem un par iespēju izveidot atbilstīgu institucionālo režīmu, lai nodrošinātu integritāti ES dzelzceļa tirgus uzraudzību.*

#### **4. NOVĒRST ADMINISTRATĪVOS UN TEHNISKOS ŠĶĒRŠĻUS**

##### **4.1. CEĻĀ UZ KOPĒJU PIEEJU DROŠĪBAI**

Drošības prasību un savstarpējas izmantojamības trūkuma dēļ iekļūšanai ES dzelzceļa tirgū joprojām pastāv nopietni šķēršļi. Šie šķēršļi galvenokārt saistīti ar attiecīgo valsts līmeņa procedūru izmaksām un ilgumu, to atšķirībām Eiropā, kā arī pārskatāmības un prognozējamības trūkumu.

Komisija jau ir izveidojusi pamatu panākumiem šajā jomā, saskaņojot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikātus un ieviešot kopīgus drošības mērķus un metodes. Tomēr, lai šie pasākumi būtu sekmīgi, vispirms jāizveido spēcīgas, efektīvas un neatkarīgas valsts drošības iestādes (*NSA*), kas savstarpēji sadarbojas, lai izvairītos no nevajadzīgām vairākkārtējām vai dubultām pārbaudēm. Tādēļ Komisija turpinās uzraudzīt, kā dalībvalstis ievēro ES tiesību aktu prasības par šādu struktūru izveidošanu.

Šis tiesiskais regulējums nosaka Eiropas Dzelzceļa aģentūras (*ERA*) vadošo lomu drošības noteikumu un procedūru pakāpeniskā harmonizēšanā, kā arī to pakāpeniskā aizstāšanā ar kopīgām metodēm. Tādēļ Komisija nodrošina *ERA* tādu stāvokli, ka tā var veikt šos uzdevumus. Kā tā paziņoja 2009. gada septembrī, tā izvērtēs arī, kā *ERA* lomu pakāpeniski var mainīt, lai papildinātu vai pat vismaz daļēji pārņemtu *NSA* sertifikācijas un atļauju piešķiršanas funkcijas. Pēc nepieciešamās priekšizpētes, ietverot apspriešanos ar ieinteresētajām personām, Komisija tuvākajā nākotnē var iesniegt likumdošanas priekšlikumu.

##### **4.2. Novērstot savstarpējas izmantojamības barjeras**

Saskaņotas un skaidras savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (*SITS*) jāpieņem, lai likvidētu esošos šķēršļus ienākšanai tirgū. Daudz jau tika sasniegts, kad Komisija pieņēma pirmo ātrgaitas un parasto dzelzceļu specifikāciju komplektu. Citas svarīgas *SITS* tiks pieņemtas tuvākajā nākotnē. Šajā posmā visas *SITS* ir piemērojamas tikai Eiropas tīklā, taču nupat *ERA* tika pilnvarota sagatavot to

darbības jomas paplašinājumu, lai līdz 2013. gadam saskaņotās specifikācijas attiektos uz dzelzceļa sistēmu kopumā.

Attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumu telemātikas lietojumiem dzelzceļa nozarei jāizveido integrētas platformas komunikācijai starp dažādiem ekonomikas dalībniekiem un klientiem. Komisija plāno veicināt šo platformu savlaicīgu un pilnīgu ieviešanu, kuras ar dažādiem paņēmieniem sasniedz mērķi informēt dzelzceļa pasažierus un pārdot biļetes (ļaujot uzlabot, piemēram, kombinētas biļetes līdz galamērķim), nodrošinot efektīvu komunikāciju starp dažādiem infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citiem, kas ekspluatē vilcienus, vagonus un kombinētas vienības.

Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) izvēšanas plāns, ko Komisija pieņēma 2009. gada jūlijā, un pašreizējā TEN-T politikas pārskatīšana uzsāka, lai paātrinātu jaunākā savietojama satiksmes vadības aprīkojuma uzstādīšanu un efektīvu izmantošanu.

Dzelzceļa iekārtu ilgā kalpošanas laika dēļ un tāpēc, ka investīciju izmaksas jā saglabā tādā līmenī, ko nozare var segt, virzība uz savstarpēju izmantojamību ir lēns process. Tomēr turpmākajos gados Komisijai ir jāveic pasākumi, lai saīsinātu pārejas laiku no mantotajām sistēmām uz Eiropas mērķa sistēmu, pamatojoties uz kopējiem izvietojuma plāniem, kuros paredzēta pakāpeniska veco sistēmu nomaiņa un aizstāšana ar savietojamām sistēmām, kā tas jau ir izdarīts attiecībā uz ERTMS.

Tikmēr, lai novērstu savstarpējas izmantojamības trūkumu, ERA ir pilnvarota izstrādāt instrumentus, kas visās dalībvalstīs atvieglos ekspluatācijā esošo dzelzceļa transportlīdzekļu izmantošanu saskaņā ar principu par valsts noteikumu savstarpēju atzīšanu.

*Komisija pakāpeniski pieņem saskaņotus drošības un savstarpējas izmantojamības pasākumus un stimulē savietojamu iekārtu uzstādīšanu, lai novērstu administratīvos un tehniskos šķēršļus iekļūšanai ES dzelzceļa tirgū.*

*Attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas procesu un atļauju nodot ekspluatācijā dzelzceļa transportlīdzekļus šķiet, ka trūkst efektīvu un saskaņotu lēmumu pieņemšanas mehānismu, kuros iesaistītas visas puses, īpaši valsts drošības iestādes. Tādēļ Komisija apsver, kā tuvākajā nākotnē nodot Eiropas Dzelzceļu aģentūrai pilnvaras veikt esošo mehānismu revīziju un paplašināt tās lomu sertifikācijas un atļauju piešķiršanas procesos.*

## **5. NODROŠINOT VIENLĪDZĪGUS KONKURENCES APSTĀKĻUS SALĪDZINĀJUMĀ AR CITIEM TRANSPORTA VEIDIEM**

Transporta ilgtspējas nodrošināšana ir ilgtermiņa stratēģiskā prioritāte ar mērķi apmierināt nākotnes mobilitātes vajadzības un izaicinājumus. Paziņojumā par transporta nākotni<sup>4</sup>, kuru Komisija pieņēma 2009. gada 17. jūnijā un kas ir daļa no tiesību aktu paketes “Zaļāks transports”, ierosināti pasākumi transporta ārējo izmaksu koordinētai un līdzsvarotai internalizēšanai starp transporta veidiem tā, lai

<sup>4</sup> COM(2009) 279, 17.6.2009.

maksa atspoguļotu ārējo izmaksu līmeni sabiedrībai kopumā. Mūsdienās ir svarīgi nodrošināt to, lai transporta nozare piedalītos tādu galveno Komisijas prioritāšu īstenošanā kā ilgspējīga attīstība un konkurētspējas saglabāšana Eiropā.

Ārējo izmaksu internalizācija ir pareizais veids, kā nodrošināt, ka cenu noteikšanas sistēmas precīzāk atspoguļo transporta veidu patiesās izmaksas un sniedz pareizu cenu signālu transporta lietotājiem, lai viņiem būtu stimuls mainīt savus paradumus, lai šīs izmaksas mazinātu.

Šodien nav patiesi vienlīdzīgu konkurences apstākļu un godīgas konkurences starp transporta veidiem. Pašreizējie dzelzceļa, autoceļu un gaisa transporta maksas noteikšanas principi ievērojami atšķiras. Pamats (infrastruktūras izmaksas) un ārējo izmaksu (jo īpaši gaisa piesārņojums, troksnis, klimata pārmaiņas un satiksmes pārslogotība) internalizācija vai regulēšanas instrumenti joprojām ir ļoti atšķirīgi. Dalībvalstīm ir atļauts mainīt maksas apjomu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, lai ņemtu vērā izmaksas, ko radījusi vilcienu satiksmes ietekme uz vidi. Tomēr šīs izmaiņas nedrīkst radīt papildu ienākumus infrastruktūras pārvaldītājam, ja vien šādu maksu salīdzināmā līmenī nepiemēro konkurējošajiem transporta veidiem.

Komisijas priekšlikums pārskatīt “pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi” un pasākumi, kas izklāstīti tiesību aktu paketes “Zaļāks transports” autotransporta kravu pārvadājumu jomā (“Eirovinjetes” Direktīvas 1999/62/EK<sup>5</sup> pārskatīšana) jau ietver jaunus noteikumus, kuru mērķis ir nodrošināt dzelzceļa un autoceļu transportā piemēroto maksas noteikšanas principu saskaņotību un izveidot patiesi līdzvērtīgus konkurences apstākļus starp transporta veidiem. Kaut gan pārskatītā “Eirovinjetes” direktīva ļaus internalizēt ārējās vides un satiksmes pārslogotības izmaksas, Komisija ierosina pārskatīt pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi, lai ieviestu no trokšņa līmeņa atkarīgu maksu noteikšanu par piekļuvi sliežu ceļiem, ievērojot īpašus nosacījumus, un atvieglotu maksas noteikšanas sistēmu pielāgošanos, lai ņemtu vērā citu faktoru ietekmi uz vidi visā Eiropas Savienībā.

Komisija ir pārliecināta, ka iepriekš minētie ierosinātie noteikumi, ja tos pienācīgi īstēnos, palīdzēs padarīt ES transportu ilgtspējīgāku un efektīvāku. Dzelzceļa kopējā pārvadājumu apjoma palielināšana ir svarīga un neaizstājama šo plānu daļa. Taču, lai palielinātu dzelzceļa konkurētspēju attiecībā uz vidi, vajadzīgi papildu pasākumi, it īpaši turpmākai energoefektivitātes veicināšanai.

---

<sup>5</sup> COM(2008) 436, 8.7.2008.

*Komisija plāno nodrošināt, lai izmaksu segšanas princips vienādi attiektos uz dažādiem transporta veidiem, lai izveidotu tiem līdzvērtīgus konkurences apstākļus. Esošo ES tiesību aktu par piekļuvi dzelzceļa tirgum pārskatīšanai jānodrošina, ka sliežu ceļu piekļuves maksas nosaka, ņemot vērā vilcienu ekspluatācijas ietekmi uz vidi.*

*Komisija arī apsver iespēju veikt jaunus pasākumus, lai veicinātu turpmāku dzelzceļa nozares energoefektivitāti.*

Komisija plāno tuvākajā nākotnē apspriesties ar visām ieinteresētajām personām par šajā paziņojumā izklāstītajām iniciatīvām. Ieinteresētās personas tādējādi varēs piedalīties nākamo piecu gadu prioritāro pasākumu veidošanā.