

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 6.2.2008
COM(2008) 54 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par daudzgadu līgumiem dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes jomā

{SEC(2008)131}

{SEC(2008)132}

{SEC(2008)133}

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par daudzgadu līgumiem dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes jomā

1. VISPĀRĪGAIS KONTEKSTS

1.1. Dzelzceļa infrastruktūras finansēšana

Viens no Eiropas Kopienas transporta politikas mērķiem ir attīstīt un uzlabot transporta infrastruktūru, kā arī nodrošināt tās pareizu pārvaldību attiecībā uz kvalitāti, uzticamību, elastību un orientēšanos uz patērētājiem. Šādā nolūkā jāmobilizē atbilstoši finansējuma avoti. Sešus gadus pēc dzelzceļa infrastruktūras pasākumu kopuma¹ pieņemšanas joprojām ir bažas par pašreizējās dzelzceļa infrastruktūras ilgtspējīgu finansēšanu, infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti un to, kā panākt, lai infrastruktūras pārvaldītāji sasniegtu labākus rezultātus. Tas ir viens no secinājumiem pēc paplašinātas apspriešanās ar ieinteresētajām personām, ko rīkoja no 2006. gada maija līdz 2007. gada septembrim².

Šajā paziņojumā norādīti pasākumi, kas jāveic dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem, lai apvienotu finansiālo līdzsvaru ar atbilstošu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu līmeni. Komisija iesaka minētos pasākumus Eiropas Savienībā īstenot pilnībā un saskaņotā veidā, bet apsvērs, vai ierosināt tādu saistošu tiesību aktu pieņemšanu, ar ko nodrošinātu, ka dzelzceļa pakalpojumu tirgus Eiropas Savienībā pilnībā atbilst dalībvalstu pienākumiem attīstīt dzelzceļa infrastruktūru.

1.2. Stratēģiskā atsauces sistēma dzelzceļa infrastruktūras attīstībai

Dzelzceļa infrastruktūras nodrošinājums ir galvenā prasība konkurētspējīgam dzelzceļa pakalpojumu tirgum. Infrastruktūras attīstība attiecas uz diviem galvenajiem tirgus dalībniekiem: uz dalībvalstīm, parasti valstu valdībām, kurām pieder infrastruktūra, un uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Saskaņā ar to attiecīgajiem uzdevumiem, kā noteikts tiesību aktos dzelzceļa jomā, tiem ir jāpieņem lēmumi par infrastruktūras attīstības raksturu un darbības jomu, kā arī saistītajiem finanšu līdzekļiem kā daļu no saskaņotās pieejas.

Pirmais priekšnoteikums ir konsekventa stratēģiskā transporta politikas sistēma. Valstij būtu jāizlemj par infrastruktūras vajadzībām ilgtermiņā, ņemot vērā lietotāju vajadzības nākotnē attiecībā uz visiem transporta veidiem, uz ko attiecas tās transporta politika. Šādā veidā tiktu noteikti parametri, kas vajadzīgi, lai izņemtu par labāko infrastruktūras kvalitātes līmeni un dzelzceļa tīkla apjomu. Tas varētu nozīmēt likvidēt konkrētas līnijas, kur pamatoti nevar sagaidīt pietiekamu pieprasījumu, vai palielināt jaudu, lai tiktu galā ar pieaugošo pieprasījumu³.

¹ Direktīvas 2001/12/EK, 2001/13/EK un 2001/14/EK kopā ir pazīstamas kā „infrastruktūras pasākumu kopums”.

² Tika organizētas apspriedes ieinteresēto personu darbseminārā 2006. gada maijā, divas apspriedes ar ieinteresētajām personām, veicot pētījumus, ko Komisija uzsāka 2006. un 2007. gadā, kā arī publiska apspriešana, kas beidzās 2007. gada septembrī.

³ Piemēram, Nīderlandes valdība pieņem tās ikgadējo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības plānu, pamatojoties uz valsts desmit gadu mobilitātes plānu, kas attiecas uz visiem transporta veidiem.

1.3. Valsts iesaistīšanās līmenis

ES dalībvalstis iesniegušas ziņojumu par finansiālajiem izdevumiem uzturēšanai⁴ un jaunai dzelzceļa infrastruktūrai EUR 13,9 mljrd. apmērā 2006. gadā, neskaitot līdzekļus no valsts un privātā sektora partnerības (sk.1. un 2. pielikumu). Pieskaitot ieņēmumus no izmantošanas maksām, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas ir aptuveni EUR 35 mljrd. gadā. Ieņēmumi no izmantošanas maksām veido tikai aptuveni 30 līdz 50 %, ar galējām vērtībām — 10 % un 100 %.

ES ieguldījums ir galvenokārt vērsts uz transporta infrastruktūras līdzfinansēšanu saskaņā ar tās TEN budžetu un daļu no kohēzijas un reģionālajiem fondiem. Tas paredzēts Eiropas dzelzceļa tīkla infrastruktūras izveidošanai un atjaunošanai un attiecas tikai uz nelielu tīkla daļu.

Kopienas tiesību aktos paredzēts, ka dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšana atbilstīgi papildu dzelzceļa pārvadājuma ekspluatācijas izmaksām ir norma, turpretim pilnīgu izmaksu segšanu pieļauj tikai izņēmuma gadījumā un tikai konkrētos apstākļos⁵. Daudzos gadījumos dalībvalstīm ir būtiska nozīme to dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju finansiālās stabilitātes nodrošināšanā. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem jāsedz lielākā daļa uzturēšanas izdevumu no pašu ienākumiem vai no valsts līdzekļu pārskaitījumiem. Kļūst aktuāls jautājums par attiecībām starp valsti un infrastruktūras pārvaldītājiem tiktāl, ciktāl tas attiecas uz šādiem pārskaitījumiem.

2. ĪSTENOŠANAS GAITA

2.1. Tiesību aktu sistēma Eiropas Savienībā

ES tiesību aktos paredzēts noteikt atvieglojumus, lai samazinātu infrastruktūras nodrošināšanas izmaksas un attiecīgās infrastruktūras izmantošanas maksas. Izmaksas jāsamazina, pienācīgi ņemot vērā drošību, kā arī infrastruktūras pakalpojumu kvalitātes saglabāšanu un uzlabošanu. Lai arī Kopiena ir noteikusi sīki izstrādātas prasības par drošības pārvaldību un ziņošanu par negadījumiem (dati), pagaidām Kopienas mērogā nav saistību attiecībā uz infrastruktūras pakalpojumu uzraudzību.

Dalībvalstis var izvēlēties pildīt minētās saistības, nosakot reglamentējošus pasākumus un/vai noslēdzot līgumus, ko pazīst kā daudzgadu līgumus⁶. Šādus līgumus noslēdz vismaz uz trim gadiem, tas ir, uz laikposmu, kas ir garāks par parasto ikgadējo budžeta periodu. Par līguma noteikumiem un maksājumu struktūru jāizlemj iepriekš attiecībā uz visu līguma termiņu.

Infrastruktūras pārvaldītāji dažās Eiropas valstīs ir guvuši vērtīgu pieredzi, izmantojot daudzgadu līgumus. Komisija uzskata, ka būtu lietderīgi, ja šādu pieeju piemērotu plašākā mērogā, pamatojoties uz esošo paraugpraksi. Tādējādi tā aicinājusi dalībvalstis turpināt veidot attiecības ar infrastruktūras pārvaldītājiem uz līgumu pamata dzelzceļa infrastruktūras

⁴ Šis termins ietver dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanu un modernizāciju.

⁵ Direktīvas 2001/14/EK 7. un 8. pants

⁶ Direktīvas 2001/14 6. pants, jo īpaši tā 2., 3. un 4. punkts

uzturēšanas un modernizēšanas finansēšanai. Tā ir arī atbilstoša sistēma uz izpildi balstītai sistēmai⁷.

2.2. Papildu juridiskās prasības

Papildus iepriekš minētajiem noteikumiem, kuri attiecas tieši uz daudzgadu līgumiem, ES direktīvās dzelzceļa jomā paredzēti citi noteikumi, kuri var noderēt īstenošanas gaitā.

- Dalībvalstīm jāveic pasākumi, kas vajadzīgi, lai attīstītu to valsts dzelzceļa infrastruktūru⁸. Tās var infrastruktūras pārvaldītājam piešķirt finansējumu atbilstoši uzdevumiem, apjomam un finansiālajām prasībām, jo īpaši, lai segtu jaunu ieguldījumu⁹. Infrastruktūras pārvaldītājiem jāizveido uzņēmējdarbības plāns, lai nodrošinātu finansiālo līdzsvaru un pārliecinātos par to, ka līdzekļi atbilst mērķiem¹⁰.
- Dalībvalstīm pieprasa nodrošināt, ka infrastruktūras pārvaldītāju izdevumi un ieņēmumi ir līdzsvarā pieņemami ilgu laiku. Tas ietver visas darbības, pat ja tās nav tiešā veidā saistītas ar infrastruktūras uzturēšanu.

Turklāt īpaši noteikumi ietver valsts finansiālo pārskaitījumu atbilstību un pārredzamību, ņemot vērā prasību par infrastruktūras pārvaldītāja veiktās pārvaldības neatkarību un tā darbību ekonomisko raksturu.

- Kopienas tiesību aktos noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem aizliegts savstarpēji nodot valsts līdzekļus.
- Tajos paredzēta saistība glabāt un publicēt atskaites atsevišķi par infrastruktūras pārvaldības peļņu un zaudējumiem.
- ES dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem pieprasīts izveidot izpildes režīmu, to ietverot infrastruktūras lietošanas cenu sistēmā.
- Visbeidzot, jāievēro valsts atbalsta noteikumi¹¹.

2.3. Daudzgadu līgumu pašreizējā izmantošana

Iesaistes stāvoklis attiecībā uz daudzgadu līgumu izmantošanu dalībvalstīs ievērojami atšķiras (sk. 4. pielikumu). Aptuveni puse tos neizmanto un nemaz neplāno to darīt. Dažas dalībvalstis nenodrošina finansējumu dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai, dažas pašreiz vienojas par šādiem līgumiem pirmo reizi, un citas gatavojas tos pagarināt uz jaunu daudzgadu periodu. Tajā pašā laikā aizvien vairāk dalībvalstu plāno tos ieviest pēc tam, kad būs īstenojušas dzelzceļa pasākumu pirmajā kopumā noteiktās prasības.

Infrastruktūras pārvaldītāji Austrijā, Beļģijā, Bulgārijā, Igaunijā, Francijā, Īrijā, Itālijā, Latvijā, Rumānijā un Apvienotajā Karalistē ir noslēguši daudzgadu līgumus ar savu valsti.

⁷ Sk. Komisijas 2006. gada 3. maija Paziņojumu COM (2006) 189, galīgā redakcija, par dzelzceļa pasākumu pirmā kopuma īstenošanu, secinājumi, 10. lpp.

⁸ Sk. Direktīvas 91/440/EEK 7. panta 1. punktu

⁹ Skatīt Direktīvas 91/440/EEK 7. panta 3. punktu

¹⁰ Skatīt Direktīvas 91/440/EEK 7. panta 4. punktu

¹¹ Komisija apsver, vai būtu vajadzīgi īpaši norādījumi par valsts atbalstu dzelzceļa nozarē, kuros cita starpā ietvertu pārskaitījumus dzelzceļa infrastruktūrai.

Dažas valstis līgumus atjauno, piemēram, AK, turpretim citas sagatavo līgumus pirmo reizi, piemēram, Vācija, Austrijā, Bulgārijā, Ungārijā, Īrijā, Nīderlandē, Slovākijā un Apvienotajā Karalistē maksājumi par infrastruktūras nodrošināšanu jau ir atkarīgi no kvalitātes kritērijiem¹².

3. IEVĒROJAMI ATŠKIRĪGI INFRASTRUKTŪRAS UZTURĒŠANAS FINANSĒŠANAS VEIDI

Dzelzceļa nozares konkurētspēja ir lielā mērā atkarīga no infrastruktūras pieejamības un kvalitātes. Tomēr infrastruktūras uzturēšana ne vienmēr piesaista dzelzceļa operatoru gaidīto uzmanību un finansējumu, lai konkurētu ar citiem transporta veidiem.

Gandrīz viena trešdaļa infrastruktūras pārvaldītāju apgalvo, ka pieejamais finansējums nav pietiekams, lai uzturētu tīklu¹³. Vērojamas nesamērīgas atšķirības uzturēšanas izdevumos par dzelzceļa posmu (km) dažādās dalībvalstīs¹⁴, reizēm līdz pat 30 reizes augstākas. Atsevišķās dalībvalstīs infrastruktūras pārvaldītāji no 2003. līdz 2006. gadam nesaņēma infrastruktūrai paredzētos pārskaitījumus no valsts, neraugoties uz to tīklu nozīmību. Dalībvalstis, kas ES pievienojās 2004. gadā, iztērēja EUR 280 milj. infrastruktūras attīstībai minētajā gadā salīdzinājumā ar aptuveni EUR13 mljrd. 15 ES valstīs (sk. 1. pielikumu).

Šī atšķirība norāda uz to, ka dažos tīklos veidojas infrastruktūras uzturēšanas kavējumi, ko attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs nav spējīgs finansēt.

Turpmāk norādītajā zīmējumā ilustratīvi atainota lielāko Eiropas dzelzceļa uzņēmēj sabiedrību (gan infrastruktūras pārvaldītāju, gan dzelzceļa uzņēmumu) kapitāla un parādu attīstība no 1995. līdz 2004. gadam. Lai arī kapitāls nepārtraukti samazinājās, parādi daudzkrāšojās. To veicina ne tikai infrastruktūras uzturēšanas faktori, bet arī, piemēram, kompensācijas trūkums sabiedrisko pakalpojumu saistībās, taču rezultāts attiecībā uz finansiālās stabilitātes trūkumu ir tas pats.

Attiecībā uz 2006. gadu uzturēšanas izdevumi par dzelzceļa posmu par kilometru svārstās no EUR 220 Slovākijā un EUR 16 000 Polijā līdz pat EUR 160 000 Vācijā un EUR 360 000 Apvienotajā Karalistē¹⁵. Šī lielā atšķirība, pārsniedzot izmaksu atšķirību līmeņus, var liecināt par to, ka dažos gadījumos uzturēšana nav ilgtspējīga, turpretim citos gadījumos **infrastruktūras pārvaldītāji nav izmantojuši izmaksu samazināšanas iespējas tādā pašā veidā visā Eiropā.**

Dzelzceļa nozare ir veiksmīgi uzlabojusi savus drošības rādītājus, neraugoties uz sākotnējiem augstajiem līmeņiem. Tomēr tas pats ne vienmēr attiecas uz infrastruktūras kvalitāti. Gadījumos, kad ienākumu nepietiek, lai uzturētu lielus, bieži vien pārāk lielus tīklus, infrastruktūras pakalpojumu kvalitāte pazeminās. Ja netiek definēti un publicēti (kopējie) izpildes rādītāji, infrastruktūras kvalitātes pazemināšanos nav viegli atklāt. Tikai ilga

¹² Avots: Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūru pārvaldītāju kopiena, CER, 2006. Šveice atjauno tās daudzgadu līgumu, kurā maksājumi ir atkarīgi no infrastruktūras kvalitātes.

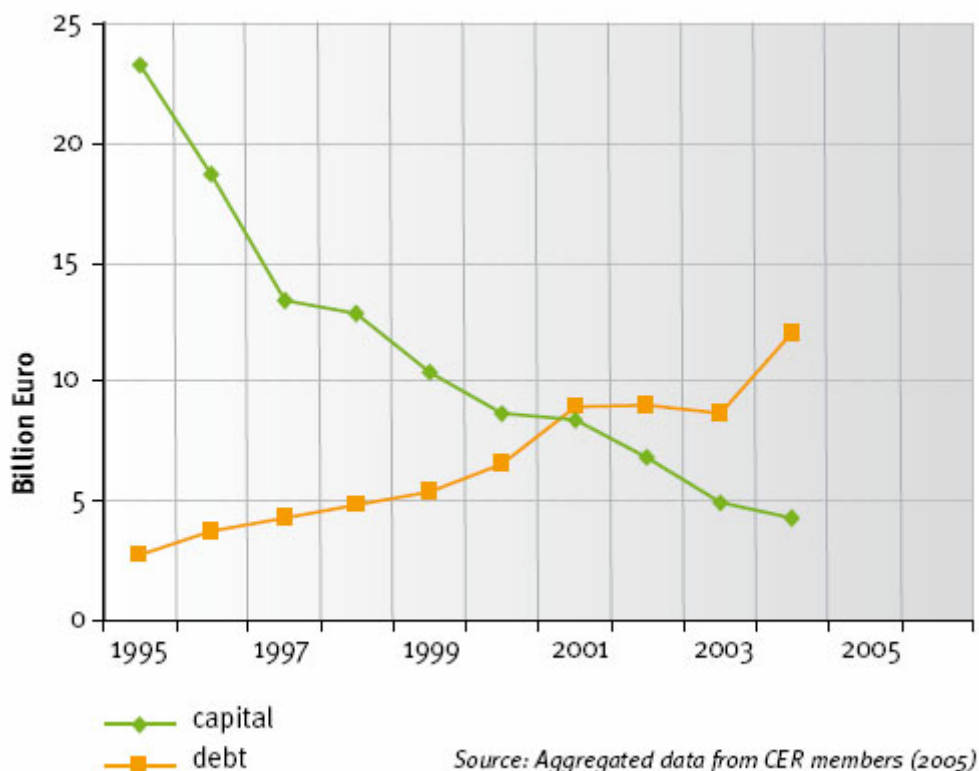
¹³ Pētījumā, kura nosaukums ir „Norādes ilgtspējīgām partnerībām dzelzceļa uzturēšanā” un kuru veicis *Ecorys* 2006. gadā, atklāts, ka 31 % nav atbilstoša budžeta. Gadījumos, kur nav atbilstoša budžeta, vidējais ikgadējais deficīts ir no 10 % līdz 89 % no kopējām izmaksām.

¹⁴ Sk. tabulas 2. pielikumā.

¹⁵ Sk. Komisijas dienestu darba dokumenta 2. pielikumu.

laikposma beigās, kad drošības dēļ jāsamazina atļautais ātrums, atklājas problēmas īstais apjoms.

6. pielikumā ietvertajā izpētē attēlots, kā neefektīvas infrastruktūras rezultātā transporta pakalpojumu kvalitāte krītas un patērētāji dzelzeļa vietā izvēlas autotransportu. Tas rada apburto loku, jo infrastruktūras pārvaldītāji zaudē ienākumus, kas vairs nav pieejami infrastruktūras uzturēšanai. Līdzīgas problēmas var konstatēt gadījumos, kur sabiedrisko pakalpojumu saistības dzelzeļa pasažieru transportā nav pienācīgi kompensētas.



Attēls: dzelzeļa uzņēmējdarbības kapitāls un parādi Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs

4. DAUDZGADU LĪGUMU NOZĪME

Daudz gadu līgumi ir ilgtermiņa vienošanās par infrastruktūras uzturēšanas finansēšanu. 3. pielikumā sniegts pārskats par daudz gadu līguma galvenajiem elementiem un iespējamām priekšrocībām, ko var sniegt šāds līgums, ja to pareizi sagatavo un noslēdz.

4.1. Uzturēšanas ilgtermiņa finansēšanas sistēma

Pašreizējā tīkla saglabāšana, kā pamatā ir tehniski kritēriji un fiksēti atjaunošanas intervāli, ir bijusi vadošā pieeja dzelzeļa infrastruktūras uzturēšanā daudzus gadus. Tomēr dzelzeļa infrastruktūrai ir jāatbilst uz nākotnes transporta pieprasījuma modeļiem un tādējādi jāpalielina satiksme un ieņēmumi no izmantošanas maksām. Daudz gadu līgumos jāparedz abām pusēm pieņemt ilgtermiņa perspektīvu un izstrādāt uzturēšanas plānus, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmējdarbības plānu un tādējādi uz nākotnes pakalpojumu

pieprasījumu. Ieinteresēto personu darbseminārā secināja, ka daudzgadu līgumi veicina arī uz informāciju balstītu kompromisu starp nodokļu maksātāju un lietotāju interesēm, tīkla uzturēšanu un kvalitāti, kā arī īstermiņa uzturēšanu un atjaunošanu.

4.2. Maksāšanas sistēmas pilnveidošana

Situācijā, kad vairums infrastruktūras pārvaldītāju nespēj atgūt pilnīgas uzturēšanas izmaksas no izmantošanas maksām, pārskaitījumi, kurus veic saskaņā ar daudzgadu līgumiem, papildina izmantošanas maksas, lai sasniegtu vajadzīgo finansiālo stabilitāti. Tādējādi daudzgadu līgumam jābūt konsekventam ar maksāšanas sistēmu, kam ir jāatbilst pašreizējiem noteikumiem par cenu noteikšanu¹⁶, neierobežojot infrastruktūras pārvaldītāja tiesības noteikt cenas¹⁷.

4.3. Iespēja nodrošināt efektīvu izmaksu kontroli

Dzelzceļa uzturēšanas un atjaunošanas plānošana ilgtermiņā var samazināt vienības izmaksas, jo uzturēšanas aprīkojums un personāls būs labāk pielāgots paredzēto darbu apjomam un veidam, turpretim plāni īsā laikā būs jāmaina retāk. Tas attiecas gan uz iekšējiem darbiem, gan uz uzturēšanu, kas ietverta ārpalpojumu līgumos.

Ikgadējā budžeta piešķirumā paredzēts, ka līdzekļi jāizlieto pirms gada beigām, pat ja rentablāk ir darbus atlikt, un otrādi. Pārejot no ikgadējiem piešķirumiem uz daudzgadu piešķirumiem infrastruktūras pārvaldītājs, var izmantot līdzekļus elastīgākā veidā, kas ir vairāk piemērots uzņēmējdarbības vajadzībām, nevis stingrajiem noteikumiem par valsts izdevumiem.

Turpmāk sniegtajā tabulā norādītas uzturēšanas izmaksu samazināšanas iespējas, ko kvantificējuši infrastruktūras pārvaldītāji un transporta ministrijas 2007. gada apspriedē. Pamatojoties uz to atbildēm, lēš, ka absolūts potenciāls izmaksu samazinājums EUR 580 milj. apmērā paredzams tikai tām valstīm, kuras vēl neizmanto daudzgadu līgumus, no kuriem EUR 370 milj. tiks iegūti no efektīvāk organizētiem uzturēšanas darbiem (sk. ietekmes novērtējumu).

<i>Daudzgadu līgums samazinās uzturēšanas izmaksas, pateicoties</i>	<i>Paredzamais izmaksu samazinājums</i>	<i>Atbilžu skaits</i>
efektīvākai resursu izmantošanai	2 – 5 %	6
intensīvākai efektivitātei, uzturēšanai izmantojot ārpalpojumus	5 – 10 %	3
attīstītākai personāla skaita samazināšanas politikai	0,1 – 3 %	3

¹⁶ Saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 4. pantu dalībvalstīm jāizveido maksāšanas sistēma un jāatbalsta infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības neatkarība.

¹⁷ Kā piemēru sk. Anglijas un Skotijas gadījuma izpēti Komisijas dienestu darba dokumenta 6. pielikumā.

Tabula: uzturēšanas izmaksu ietaupījumi. Avots: ES dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, *PriceWaterhouseCoopers*, 2007. gads.

Ņemot vērā politikas „izmanto vai zaudē” spiedienu, ir tendence, ka veicamās uzturēšanas darbības pastiprināti tiek veiktas gada beigās. Valsts budžeta plānošanas loģika paredz, ka budžetu samazina, ja iepriekšējos gados tas nav bijis pilnībā izmantots. Liela apjoma uzturēšanas darbi pašreiz arī rada vairāk kavējumu un traucē pakalpojumu sniegšanu. Pārejot no ikgadējās plānošanas uz daudzgadu sistēmām, samazina kopējos traucējumus, jo uzturēšanas darbus var plānot tā, lai pēc iespējas mazāk traucētu satiksmi. Tiklīdz efektīvie izpildes režīmi būs ieviesti visur, stratēģija atmaksāsies vēl lielākā mērā, jo infrastruktūras pārvaldītājam būs lietotājiem jāatlīdzina par visiem radītajiem traucējumiem.

Ja daudzgadu līgumā ietvertas tikai izmaksas par noteiktām dzīves cikla daļām, tas ir, vai nu atjaunošanas, vai uzturēšanas izmaksas, tas var veicināt dzīves cikla pārmērīgas izmaksas vai likt infrastruktūras pārvaldītājiem ieguldīt pārāk maz līdzekļu uzturēšanā, zinot, ka atjaunošanas izmaksas var atgūt no valsts vēlākā posmā. Šāda novēlota uzturēšana var izraisīt infrastruktūras kvalitātes pazemināšanos.

4.4. Salīdzinošās novērtēšanas un reglamentējošās uzraudzības piemērošana

Infrastruktūras pārvaldītājiem nebūtu jālūdz informāciju un, jo īpaši, datus par konkrētām uzturēšanas izmaksām uzskatīt par konfidencialiem. Parasti infrastruktūras pakalpojumiem nav konkurences, jo infrastruktūra ir dabisks monopols. Prasība publicēt finanšu datus atbilst sabiedrības tiesībām būt informētai par to, kā tiek izmantoti valsts līdzekļi.

Ja izpildes mērķus var uzstādīt efektīvāk, tad ir vieglāk izmērīt attiecīgās infrastruktūras pārvaldītāju pozīcijas. Tādējādi par rentabilitāti var vienoties ne tikai, atsaucoties uz valsts infrastruktūras pārvaldītāja datiem par izmaksām, bet arī attiecībā uz tā darbības efektivitāti salīdzinājumā ar citiem infrastruktūru pārvaldītājiem. Paralēli regulatīvās iestādes īsteno infrastruktūras pārvaldītāju saistības darīt pieejamu informāciju par pasliktināšanos infrastruktūras jomā jau iepriekš, pirms ātruma ierobežojumi negatīvi ietekmē izpildi dzelzceļa jomā.

4.5. Izpildes un kvalitātes kontroles uzlabošana

Daudzgadu līgumi atvieglo pāreju no ieguldījumu specifikācijām, tas ir, lai kompensētu infrastruktūras pārvaldītājam īpašus izdevumus, uz ražošanas specifikācijām, tas ir, ar izpildi saistīti maksājumi. Kvalitātes rādītājiem jāatbilst SMART¹⁸ principiem.

Pašreiz tiek izmantotas divas kvalitātes kritēriju grupas: rādītāji, kuru pamatā ir vilcienu pārvadājumu pakalpojumu kvalitāte, piemēram, ātrums un drošība, vai infrastruktūras nodrošināšana. Pirmā grupa kvantificē kavējumus, kurus rada zemāks atļautais ātrums vai datus par negadījumiem, kas jāsniedz saskaņā ar likumu par dzelzceļa negadījumu statistiku. Rādītāji attiecībā uz infrastruktūras nodrošināšanu var būt uzturēšanas izmaksas par dzelzceļa

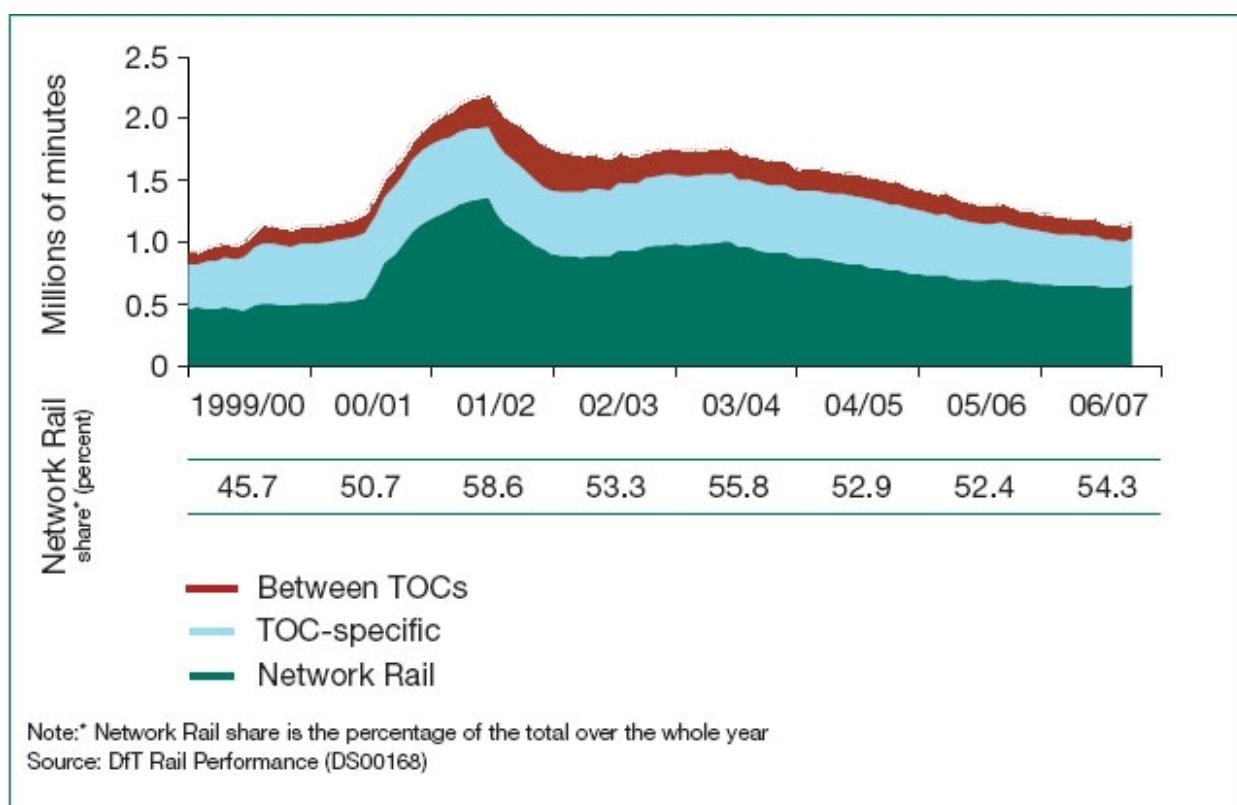
¹⁸ SMART ir specifisks attiecībā uz rādītāju saistību ar mērķiem, izmērāms attiecībā uz kvantificēšanu, sasniedzams pašreizējā tirgus situācijā un avotu pieejamībā, būtisks attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības plānu un ierobežots laikā attiecībā uz saskaņotu termiņu, kurā izmēra un salīdzina atbilstību kritērijiem (*SMART stands for Specific as regards the indicators' relation to objectives, Measurable as regards quantifiability, Achievable in a given market situation and resource availability, Relevant with a view to the business plan of the infrastructure manager, and Time-framed in terms of an agreed point in time when a criterion is measured and compared.*).

posmu (km) vai to līniju procents, kurās uz laiku piemēro ātruma ierobežojumus. Infrastruktūras pārvaldītājs jau apkopo un aprēķina vairumu no minētajiem datiem, lai atbalstītu savu sistēmu, kas nosaka maksu par piekļuvi dzelzceļa posmiem.

Aizvien biežākie pārkāpumi (piem., salūzušas sliedes, plaisas sliedēs) ir agras brīdinājuma norādes, ka infrastruktūras kvalitāte pazeminās. Atlikušā dzīves cikla samazināšana infrastruktūras objektiem var norādīt uz nepietiekami ilgtspējīgu uzturēšanu, tas ir, tīkla nolietošanos. Dzelzceļa posma pieejamība ir vēl viens būtisks izpildes rādītājs, kur apskata plānoto un neplānoto pieejamību. Uzkrājot datus par pieejamību visam tīklam, jāvērtē statistika par atšķirīgām tīkla daļām saskaņā ar līnijas nozīmību.

Pamata priekšnoteikums infrastruktūras pārvaldītājam ir uzraudzīt fiksēto objektu stāvokli, izmantojot infrastruktūras reģistru. Eiropas dzelzceļa tīklam¹⁹ jau ir obligāti jāizmanto reģistri. Tie ir izveidoti, lai infrastruktūras pārvaldītājs būtu informēts par datumu, kad objekts ir nodots ekspluatācijā, un tā paredzamo ekspluatācijas laiku. Tādējādi tas ir būtisks faktors infrastruktūras uzturēšanas kavējumu novērtēšanā.

Turpmāk norādītajā attēlā sniegti kavējumi minūtēs, ko izraisījis AK infrastruktūras pārvaldītājs *Network Rail* un tā vilcienu operatori. Tā kā ieviesa daudzgadu līgumus, ar infrastruktūru saistītie kavējumi (sk. zemāko līkni) nepārtraukti krītas.



Attēls: sadalījums pēc kopējiem kavējumiem, ko izraisījusi atbildīgā puse

¹⁹ 24. pantā Direktīvā 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību paredzēts izveidot infrastruktūras reģistrus parastai dzelzceļa sistēmai, kas katru gadu jāpublicē un jāatjauno. Reģistra sīki izstrādātus parametrus var noteikt tehniskajā specifikācijā par savstarpēju izmantojamību. Līdzīgu noteikumu paredzēja Direktīvā 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību.

Skaidrojums:

Millions of minutes – miljoni minūšu

share* (percent) - daļa* (procenti)

Between TOCs – Kavējumi, ko izraisījušas vairākas dzelzceļa uzņēmēj sabiedrības

TOC-specific – Kavējumi, ko izraisījusi konkrēta dzelzceļa uzņēmēj sabiedrība

Note:* Network Rail share is the percentage of the total over the whole year –

Piezīme:* *Network Rail* daļa ir procents no kopējā rādītāja par visu gadu

Source: DfT Rail Performance - Avots: *DfT Rail Performance*

Valsts, regulatīvā iestāde un infrastruktūras lietotāji, jo īpaši dzelzceļa uzņēmumi un kravu nosūtītāji, var salīdzināt dažādu infrastruktūras pārvaldītāju darbību (salīdzinošā novērtēšana) un attiecīgi vienoties par mērķiem. Tas sniegs tiem pamatīgāku informāciju par gaidāmo infrastruktūras kvalitāti, pirms notiek uzņēmējdarbības plānu izstrāde. Lietotāji spēs arī novērtēt un uzraudzīt uzturēšanu attiecībā uz sagaidāmo pieprasījumu²⁰.

4.6. Līgumiskas vienošanās efektivitātes nodrošināšana

Lai līgumiska vienošanās būtu ticama, to noslēdzot, jāparedz sankcijas, kuras piemēro, ja netiek panākta atbilstība. Pirmkārt, līgumā jānosaka skaidras un pārredzamas procedūras par to, kā noteikt līgumsaistību pārkāpumu, piemēram, nepietiekama finansēšana vai ja valsts nav izpildījusi saskaņotos noteikumus par finansēšanu, tādējādi ietekmējot infrastruktūras pārvaldītāja darbības spēju. Turpretim infrastruktūras pārvaldītājs, iespējams, nav panācis atbilstību vienam vai vairākiem saskaņotajiem izpildes kritērijiem. Neatkarīgai iestādei, nevis attiecīgajai valstij vai infrastruktūras pārvaldītājam jāvada šis uzraudzības process. Praksē izrādījās, ka vispiemērotākā ir neatkarīga, pamatīga un kompetenta regulatīva iestāde, ja tā nav daļa no līgumslēdzējas iestādes un tai ir pieprasītais kvalificētais personāls, budžets un piekļuves tiesības datiem.

Sankcijās var ietvert sodu (soda nauda), samazinātu darbības jaudu atbilstoši samazinātajam finansiālajam ieguldījumam, pārvaldītāju aizstāšanu vai dzelzceļa infrastruktūras piešķiršanu citam infrastruktūras pārvaldītājam. Tomēr, pirms piemēro sankcijas, abām pusēm (un regulatīvajai iestādei) jācenšas panākt izlīgums.

Sankcijām jābūt progresīvām un jāatbilst pārkāpumam. Sākumā līgumslēdzējas puses var rast vienošanos — vajadzības gadījumā ar uzraudzības iestādes starpniecību. Ja infrastruktūras pārvaldītājs neizpilda līgumiskas vienošanās saistības, sankcijas var piemērot attiecīgā valsts, darbojoties kā akcionārs, piemēram, paredzot pārvaldītāju aizstāšanu. Sankcijas var izpausties arī kā soda nauda vai izmaiņas franšīzē, kur atsevišķas infrastruktūras daļas nodod citam infrastruktūras pārvaldītājam.

Ja valsts neņem vērā daļu no tās finansēšanas saistībām, ar to parasti ir saistīta elastīgāku kvalitātes prasību noteikšana vai tīkla apjoma samazināšana. Regulatīvai iestādei jābūt iesaistītai izlīguma rašanā un/vai līguma atkārtotā noslēgšanā. Infrastruktūras pārvaldītājam jāspēj novērtēt atšķirīga finansēšanas līmeņa ietekmi uz infrastruktūras kvalitāti. Tāda modeļa izmantošana, ko lieto ieguldīto resursu un darbības rezultātu attiecībās, varētu būt lietderīgs veids, kā procesā ietvert pārredzamību.

²⁰ Pamatinformācijai sk. Komisijas dienestu darba dokumenta 5. pielikumu.

5. PARAugPRAKSES VEICINĀŠANA DAUDZGADU LĪGUMU IZMANTOŠANĀ

Nemot vērā iepriekš minēto, vajadzību veikt turpmāku rīcību apsver trīs līmeņos: dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītāji un regulatīvas iestādes.

Saskaņā ar paraugpraksi dalībvalstīm **jānoslēdz daudzgadu līgumi** ar to infrastruktūras pārvaldītājiem, tostarp par izklāstītajiem elementiem, cenšoties iegūt 3. pielikumā minētās priekšrocības. Tomēr, ja šādi līgumi nav noslēgti, dalībvalstīm vismaz jānodrošina, ka **infrastruktūras pārvaldītājs iesaista resursus, tostarp iekšējo nodrošinājumu vai ārpakalpojumus, uz vismaz trīs gadu laikposmiem.**

Dalībvalstīm un to infrastruktūras pārvaldītājiem **jānodrošina, ka daudzgadu līgumi atbilst** valsts stratēģiskajiem transporta plāniem un infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības plānam. Tas pats attiecas uz infrastruktūras franšīzēm un uz jebkādiem pamatlīgumiem starp dzelzceļa uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem.

Valstij **jāapspriežas ar ieinteresētajām personām** par visiem priekšlikumiem noslēgt daudzgadu līgumus, pirms tā ļauj noslēgt jaunu līgumu vai pārskatīt spēkā esošos noteikumus. Pēc tam tā vienojas par tīkla apjomu un kvalitāti.

Dalībvalstīm jāpieliek pūles un jāsamazina izmaksas un maksas par infrastruktūras nodrošināšanu un izmantošanu. Šajā nolūkā dalībvalstīm jāsaņū, jāuzrauga un jāizpilda kvantificētie izmaksu samazināšanas mērķi uz vismaz trīs gadu periodiem.

Infrastruktūras pārvaldītājiem **jānovērtē dzelzceļa posma stāvoklis** vismaz reizi gadā visās to līnijās un biežāk to galvenajās līnijās.

Pamatojoties uz šiem mērījumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem ir jādefinē un jāpublicē rādītāji, tādējādi katru gadu ļaujot novērtēt un prognozēt infrastruktūras kvalitāti un izpildi attiecībā uz daudzgadu līguma spēkā esības laiku.

Samērīga valsts iesaistīšanās infrastruktūras pārvaldībā jāveic tikai gadījumos, kas noteikti līgumā, turpretim infrastruktūras pārvaldītājs cenšas sasniegt saskaņotos mērķus, izmantojot plašu **pārvaldības neatkarību**. Pretējā gadījumā vienošanās vai līgums jāpārskata.

Infrastruktūras pārvaldītājiem **tīkla pārskatā** jāziņo par gadījumiem, kad līnijas nav atbilstoši uzturētas un kad uzskata, ka infrastruktūras kvalitāte pazeminās; pretējā gadījumā infrastruktūru izslēdz no pakalpojumu jomas. Šāda informācija jāsniedz laikus, lai tā varētu darboties kā agra brīdinājuma sistēma lietotājiem.

Neatkarīgai iestādei būtu jāuzdod pārbaudīt atbilstību daudzgadu līgumam un darboties kā starpniecei starp daudzgadu līguma noslēdzējiem visos strīdos. Tas paredz, ka tās rīcībā jābūt atbilstošam personālam un zināšanām, lai veiktu šāda veida novērtējumu.

Visbeidzot daudzgadu līgumi var būt priekšnoteikums labāku konkursa piedāvājumu iesniegšanai infrastruktūras pakalpojumu jomā. Tā kā būs sarežģīti konkursa piedāvājumā ietvert visu valsts tīklu, tajā var iekļaut aizvien lielāku skaitu infrastruktūras pārvaldītāju, tīklu pārskatus, maksāšanas sistēmas un piekļuves nosacījumus. Lai samazinātu visas iespējamās negatīvās sekas, jāveic drošības pasākumi, lai piekļuves noteikumi būtu vienkārši un nediskriminējoši un tiktu ievēroti konkursa noteikumi.

Šajā posmā Komisija apsvērs, vai ietvert iepriekšējo ieteikumu virkni tās priekšlikumā par dzelzceļa pasākumu pirmā kopuma pārstrādāšanu, kas paredzēta 2008. gadā.