



Briselē, 14.12.2021.
COM(2021) 810 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Rīcības plāns tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanai

1. Dzelzceļa zaļais potenciāls

2021. gads, kas pasludināts par Eiropas Dzelzceļa gadu, dod iespēju veicināt Eiropas dzelzceļa klūšanu par tīru, drošu un ērtu transportu visiem. Eiropas dzelzceļa transports ir zaļš — 81 %¹ vilcienkilometru, ko nobrauc Eiropas Savienībā, jau tiek izmantota elektroenerģija², tādējādi dzelzceļa radītā ietekme uz klimatu ir zema^{3 4}. Tomēr dzelzceļa potenciāls pagaidām netiek izmantots pilnībā, jo īpaši pārrobežu braucieniem. Tiek lēsts, ka dzelzceļš veido tikai aptuveni 10 % no kolektīvā pārrobežu pasažieru transporta Eiropā⁵.

Šis potenciāls ir jāizmanto steidzami. Eiropas zaļajā kursā⁶ un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā⁷ dzelzceļa transportam ir piešķirta galvenā nozīme centienos zaļināt Savienības mobilitātes sistēmu. Vispārējā ekonomiskajā novērtējumā⁸, kas ir pamatā 2030. gada klimata mērķrādītāja plānam un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijai, tika aplūkota virkne iespējamu ceļu, kā visā ekonomikā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55 % līdz 2030. gadam un panākt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Galvenais no šiem ceļiem ir vērsts uz oglekļa cenas noteikšanu apvienojumā ar konkrētiem pasākumiem, ar kuriem atbalsta multimodālo mobilitāti un investīcijas ilgtspējīgā, drošā un viedā transportā. Tas liecina, ka gadījumā, ja šie pasākumi tiks īstenoti, ātrgaitas dzelzceļa satiksme divkārsosies līdz 2030. gadam un trīskārsosies līdz 2050. gadam. Stratēģijā ir arī noteikts mērķis panākt, ka regulārie kolektīvie braucieni ne vairāk kā 500 km attālumā ES kļūst oglekļneitrāli. Tajā ir arī uzsvērts, ka neviens nebūtu jāatstāj novārtā; ir svarīgi, lai mobilitāte būtu pieejama (arī cenas ziņā) visiem un lai lauku un attālie reģioni būtu labāk savienoti.

Šis rīcības plāns tālsatiksmes pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanai apliecina Komisijas apņemšanos sasniegt šos vērienīgos mērķus. Tas paredz konkrētu ceļvedi ar darbībām, kas jāveic galvenokārt nākamajos divos gados. Kad visas darbības būs īstenotas, pārrobežu dzelzceļa transports kļūs par daudz pievilcīgāku iespēju ceļot lielos attālumos daudziem eiropiešiem visā mūsu pasaules daļā.

Vienotais tirgus ir Eiropas Savienības stūrakmens ar tiešu pozitīvu ietekmi uz patērētājiem, uzņēmumiem un publiskām struktūrām, un tas ir nodrošinājis dzelzceļa pasažieriem biežākus un inovatīvākus vilcienu satiksmes pakalpojumus par pievilcīgākām cenām. Pašreizējais

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 Vidējās klimata izmaksas vilcieniem ir 0,05 euro centi uz vienu pasažierkilometru salīdzinājumā ar 2,2 euro centiem lidmašīnām, 0,5 euro centiem autobusiem un 1,2 euro centiem vieglajiem automobiļiem. Avots: Eiropas Komisija, *Handbook on the external costs of transport* (Rokasgrāmata par transporta ārējām izmaksām), 2019. gads, 69. tabula, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

⁴ Eiropas Komisija, *Handbook on the external costs of transport* (Rokasgrāmata par transporta ārējām izmaksām), 2019. gads, 69. tabula, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

⁵ ES, Norvēģijā, Šveicē un Apvienotajā Karalistē kopā. Pētījums *Long-distance cross-border passenger rail services* (Tālsatiksmes pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi), *Steer and KCW*, 2021. gada oktobris.

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

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

⁸ COM(2020) 562 final, "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā".

Savienības tiesiskais un politiskais regulējums dzelzceļa jomā nodrošina dalībvalstīm un nozarei virkni rīku un iespēju, kā īstenot vienoto Eiropas dzelzceļu telpu, likvidēt šķēršļus un atvērt tirgu jauniem dalībniekiem un pakalpojumiem. Starpposma mērķrādītājus, kas Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā noteikti, lai palielinātu to pasažieru skaitu, kuri ceļo, izmantojot ātrgaitas dzelzceļu, var sasniegt tikai ar Savienības, tās dalībvalstu, dzelzceļa nozares un privāto ieguldītāju papildu investīcijām. Pakalpojumu uzlabojumus var panākt, paturot prātā dzelzceļu tīkla Eiropas dimensiju un jaudas plānošanu un panākot, ka vilcienu biļetes ir viegli atrodamas un pieejamas par pievilcīgām cenām, tostarp arī dzelzceļa pārvadājumiem, kas ir daļa no ērta multimodāla brauciena. Brīvība pārvietoties pāri robežām ir viens no Eiropas integrācijas galvenajiem sasniegumiem, un tā ir jānodrošina, arī pievēršoties steidzamajai vajadzībai uzlabot transporta ilgtspēju.

2. Pozitīvās dinamikas izmantošana dzelzceļa pakalpojumu uzlabošanai

Jau notiek daudzas izmaiņas, kas ir vajadzīgas, lai uzlabotu tālsatiksmes pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus Savienībā, un ir pienācis brīdis kāpināt šos centienus. Laikposmā no 2001. gada līdz 2016. gadam četras dzelzceļa transporta regulējuma paketes⁹ ir radījušas veicinošu dzelzceļa tiesisko regulējumu Savienības līmenī, pakāpeniski atverot dzelzceļa tirgus konkurencei, veicinot valstu dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību un piedāvājot apstākļus tādas vienotas Eiropas dzelzceļa telpas attīstībai, kurā konkurences un noteikumu saskaņošanas mērķis ir palielināt un uzlabot pasažieriem pieejamo tirgus piedāvājumu. Tādējādi dzelzceļa biļešu pieejamību pasažieriem par pieņemamām cenām veicina darbību optimizācija un digitalizācija un konkurence tirgū, kas nodrošina patērētāju vajadzībām labāk pielāgotu piedāvājumu, kvalitatīvākus pakalpojumus un cenu konkurenci. Šajā procesā galvenie starpposma mērķrādītāji bija pārrobežu pārvadājumu tirgus atvēršana 2010. gadā un vietējo pārvadājumu tirgus atvēršana 2020. gadā.

To papildināja ļoti nozīmīgs un pastāvīgs investīciju atbalsts, ko Savienība sniedza Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) dzelzceļa daļas attīstībai, kā arī pētniecībai un inovācijai. Laikposmā no 2014. gada līdz 2020. gadam Komisija kopā ar privāto sektoru investēja vairāk nekā 900 miljonus EUR ar kopuzņēmuma *Shift2Rail* starpniecību, kurš atbalstīja vairāk nekā 100 projektu, attīstot progresīvus inovatīvus risinājumus, lai radītu pasažieriem nākotnes dzelzceļa sistēmas. Tajā pašā laikposmā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)¹⁰ atbalstīja vairāk nekā 400 dzelzceļa projektu ar investīcijām aptuveni 16,5 miljardu EUR apmērā. Šie projekti bija saistīti ar nozīmīgiem pārrobežu savienojumiem, jaunām pasažieru un kravu pārvadājumu līnijām, tīkla atjaunināšanu un elektrifikāciju un tā digitalizāciju ar Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*).

Galvenie rādītāji, kas raksturo starptautisko pārrobežu dzelzceļa satiksmi Savienībā

Laikposmā no 2001. gada līdz 2018. gadam dzelzceļa pasažierkilometru skaits ES27 dalībvalstīs palielinājās no 339,9 līdz 407,2 miljardiem¹¹. Ātrgaitas dzelzceļa īpatsvars

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

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

¹¹ 2021. gada statistikas buklets (europa.eu)

šajā rādītājā būtiski palielinājās no 19,2 % līdz 31 %, gandrīz divkārtējoties no 65 līdz 126 miljardiem pasažierkilometru.

Dzelzceļa transporta modālais īpatsvars, ko mēra pasažierkilometros, palielinājās nedaudz — no 6,7 % līdz 6,9 %. Vieglo automobiļu, motorizētu diciklu un autobusu modālais īpatsvars samazinājās, savukārt gaisa satiksmes modālais īpatsvars palielinājās no 6,1 % līdz 9,6 %¹².

Lai gan no 2007. gada līdz 2018. gadam pārrobežu pārvadājumu pasažierkilometru skaits palielinājās no 20 līdz 28 miljardiem pasažierkilometru (+40 %) ¹³, tie ir tikai aptuveni 7 % no visiem dzelzceļa pasažierkilometriem.

Kopš 2001. gada tālsatiksmes pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu skaits Eiropā¹⁴ ir mainījies nedaudz — tie ir aptuveni 4500 vilcienu pāru nedēļā. Šajā laikposmā nakts vilcienu satiksmes pakalpojumu skaits samazinājās par 65 % un ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu skaits palielinājās par 95 %. Samazinājās arī apkalpoto maršrutu skaits, jo lielāka uzmanība tika pievērsta biežākiem pārvadājumiem galvenajos maršrutos¹⁵.

2020. un 2021. gadā dzelzceļa nozari smagi skāra Covid-19 pandēmija. Dzelzceļa pasažierkilometru skaits Savienībā 2020. gada otrajā ceturksnī samazinājās par 75 % salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā un nedaudz palielinājās nākamajos ceturkšņos (-38 % un -56 % attiecīgi trešajā un ceturtajā ceturksnī)¹⁶. Valstu atbalsta pasākumi tikai daļēji palīdzēja novērst krīzes negatīvo ietekmi. Izrādījās, ka īpaši neaizsargāti ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas darbojās komerciāli, bez subsīdijām, sniedzot tā dēvētos “atvērtās piekļuves” pakalpojumus.

Ņemot vērā šos apstākļus, Atveseļošanas un noturības mehānisms (ANM)¹⁷ piedāvā nebijušu iespēju panākt dzelzceļa nozares uzplaukumu un veikt jaunas investīcijas dzelzceļā, paredzot tam gandrīz 50 miljardu EUR papildu finansējumu.

Ir pienācis laiks un izdevība apņēmīgāk rīkoties pasažieru dzelzceļa jomā. Dalībvalstis ir apliecinājušas savu apņemšanos, cita starpā ar Starptautiskā pasažieru dzelzceļa platformas starpniecību un koncepcijas *Trans-Europe Express 2.0*¹⁸ izstrādi. Padome 2021. gada jūnijā mudināja turpināt Eiropas dzelzceļa pasažieru transporta attīstību. Jaunākais Eiropas barometrs¹⁹ par ikdienas un tālākiem braucieniem apstiprina, ka eiropieši ir gatavi pārorientēties uz ilgtspējīgāku transporta veidu tāliem braucieniem, ja vien viņi tiek nogādāti galamērķī tikpat ātri (37 %) vai par līdzīgu cenu (36 %), kā to piedāvā viņu ierastais transporta veids. Eiropas Parlamenta 2020. gada

¹² Visi modālā sadalījuma rādītāji ņemti no 2020. gada statistikas bukleta.

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

¹⁴ ES, Norvēģija, Šveice un Apvienotā Karaliste.

¹⁵ Pētījums *Long-distance cross-border passenger rail services* (Tālsatiksmes pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi), Steer and KCW, 2021. gada oktobris.

¹⁶ Dzelzceļa pasažieru transporta statistika, ceturkšņa un gada dati, *Statistics Explained* (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 *Special Eurobarometer 495*, kopsavilkums, 2020. gada jūlijs, 27. lpp.,

<https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

15. janvāra rezolūcijā par Eiropas zaļo kursu ir uzsvērts, “ka vienota Eiropas dzelzceļa telpa ir priekšnoteikums kravu novirzīšanai uz citiem transporta veidiem”, un uzsvērtā vajadzība ES mērogā nodrošināt “vienlīdzīgu piekļuvi sabiedriskajam dzelzceļa transportam” un padarīt “dzelzceļa pasažieru pārvadājumus pievilcīgākus”. Ievērojot Komisijas priekšlikumu, 2021. gads tika pasludināts par Eiropas Dzelzceļa gadu, un tādējādi tika radītas cerības, kas tagad ir jāpiepilda.

3. Darbības tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu veicināšanai

Pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgus ir atvērts pārrobežu pārvadājumiem kopš 2010. gada un vietējiem pārvadājumiem kopš 2020. gada decembra. Atvērtās piekļuves operatori var brīvi piedāvāt savus pakalpojumus, ja vien tie neapdraud esošo sabiedrisko pakalpojumu dzīvotspēju²⁰. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredze un nesenie paziņojumi liecina, ka tālsatiksmes un ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumus, tostarp nakts vilcienu satiksmes pakalpojumus, bieži vien var nodrošināt rentabli kā atvērtās piekļuves pakalpojumus²¹. Ieviešot konkurenci ātrgaitas līnijās Itālijā un Spānijā, kā arī parastā dzelzceļa maršrutos Čehijā, Slovākijā un Zviedrijā, tika radīts pievilcīgāks piedāvājums, bieži vien par zemākām cenām un ar lielāku pasažieru skaitu²².

Attiecībā uz savienojumiem vai tīkliem, kuros tirgus (vēl) nespēj vai nevēlas piedāvāt pakalpojumus, kas tiek uzskatīti par nepieciešamiem savienojamībai vai citādi vēlamiem sabiedrībai, kompetentās iestādes var izmantot sabiedrisko pakalpojumu saistības (SPS) un piešķirt dzelzceļa operatoriem sabiedrisko pakalpojumu līgumu (SPL) slēgšanas tiesības atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (“Sauszemes transporta SPS regula”)²³. SPS var noteikt tikai tad, ja atvērtās piekļuves operatori nesniedz pakalpojumus tādā līmenī un kvalitātē, kādu kompetentās iestādes uzskata par nepieciešamu.

Neatkarīgi no tā, vai pakalpojumi tiek sniegti atvērtā piekļuvē vai atbilstoši SPS, tehniski, operacionāli un juridiski šķēršļi joprojām traucē dzelzceļa nozares attīstību un kavē ienākšanai tirgū. Tāpēc Komisija veica pētījumu²⁴ un noteica turpmāk aprakstītās darbības, kas veicamas,

²⁰ Dalībvalstis var izvēlēties ierobežot tiesības sniegt jaunus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus starp konkrētu atiešanas vietu un konkrētu galamērķi, ja to pašu maršrutu vai alternatīvu maršrutu aptver viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi. Šādā gadījumā var pieprasīt ekonomiskā līdzsvara pārbaudi, lai novērtētu, vai atvērtās piekļuves pakalpojumi apdraudētu esoša sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

²¹ Pētījumā “Tālsatiksmes pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi” (*Steer and KCW*, 2021. gada oktobris) tika apzināti vairāki potenciāli jauni nakts vilcienu satiksmes pakalpojumi, ko varētu nodrošināt ar piemērotiem pamatnosacījumiem.

²² Piemēram, 2021. gadā *Ouigo España* savas darbības pirmajos trīs mēnešos pārvadāja vairāk nekā 400 000 pasažieru starp Madridi un Barselonu. <https://www.railtech.com/policy/2021/08/20/good-results-for-the-first-three-months-of-ouigo-in-spain/>

²³ Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315 3.12.2007., 1. lpp.).

²⁴ Pētījums *Long-distance cross-border passenger rail services* (Tālsatiksmes pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi), *Steer and KCW*, 2021. gada oktobris.

lai likvidētu šķēršļus pārrobežu un tālsatiksmes pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu turpmākajai attīstībai.

3.1. Savienības dzelzceļa *acquis* labāka īstenošana un paātrināta savstarpēja izmantojamība

Lai panāktu noteikumu saskaņošanu un tirgus atvēršanu, ir būtiski nodrošināt spēkā esošā Savienības tiesiskā regulējuma pilnīgu un pareizu īstenošanu. Komisija, sadarbojoties ar dalībvalstīm, turpinās strādāt, lai pareizi un pilnībā īstenotu un piemērotu dzelzceļa *acquis*²⁵, tostarp atceltu visas liekās valstu normas²⁶. Tehniski un operacionāli šķēršļi, ko rada atšķirīgu sistēmu izmantošana, kavē pārrobežu satiksmi un palielina izmaksas, un šajā saistībā, lai radītu ieguvumus pasažieriem, ir ļoti svarīgi izvērst Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS).

ERTMS izvērsana un ar to saistītā mantoto (B klases) signalizācijas sistēmu atmešana ir jāpaātrina. Tādējādi tīkla veiktspēja un jauda tiks palielināta ar mazākām izmaksām, nekā prasītu jaunas infrastruktūras būvniecība²⁷, un infrastruktūras pārvaldītāji gūs ievērojamus tehniskās apkopes izmaksu ietaupījumus. Ir vispāratzīts, un to arī apliecina pieredze, ka tādu sistēmu kā ERTMS izmantošana ar atbilstošu bloķēšanas sistēmu ļauj pat par 40 % palielināt esošās infrastruktūras jaudu. Savlaicīgu un visaptverošu ieviešanu joprojām kavē neizdevīgā situācija, kādā ir pirmsācēji, jo īpaši dzelzceļa nozares operatori, kas veic modernizāciju, pirms jaunā tehnoloģija ir pilnībā izvēsta un sniedz maksimālus ieguvumus.

Saistībā ar TEN-T regulas²⁸ pārskatīšanu Komisija ierosina paātrināt — pārceļot no 2050. gada uz 2040. gadu — (uz radiosakariem balstītas) ERTMS izvērsanu visaptverošajā tīklā un jaunieviešajā “paplašinātajā pamattīklā”. Komisijai šajos centienos palīdz īpašs TEN-T koordinators ERTMS jautājumos. Savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) pārskatīšanā, kas plānota 2022. gadā, tiks ietverti uzlaboti procesi jaunu tehnoloģiju īstenošanai, un tā bruģēs ceļu automatizētas vilcienu ekspluatācijas, 5G dzelzceļa sakaru un, iespējams, satelītpakalpojumu ieviešanai tīklā. Jaunas savstarpēji izmantojamas sistēmas saņem Savienības pētniecības programmu atbalstu. Sistēmu pīlārs, kas izveidots kopuzņēmumā “Eiropas dzelzceļš”²⁹, nodrošinās mehānismu pārejai uz saskaņotu inovatīvu satvaru, par pamatu izmantojot iepriekšējā kopuzņēmuma *Shift-to-Rail* panākumus.

²⁵ Konkrētāk, tie ir Direktīva (ES) 2016/2370 (OV L 352, 23.12.2016., 1.–17. lpp.), Direktīva 2012/34/ES (OV L 343, 14.12.2012., 32.–77. lpp.) un ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes “tehniskais pīlārs” (Regula (ES) 2016/796 (OV L 138, 26.5.2016., 1.–43. lpp.) un Direktīvas (ES) 2016/797 (OV L 138, 26.5.2016., 44.–101. lpp.) un (ES) 2016/798 (OV L 138, 26.5.2016., 102.–149. lpp.)) kopā ar atbilstīgi šiem tiesību aktiem izveidotajiem savstarpējas izmantojamības tehniskajiem standartiem (SITS) un kopīgo drošības metožu regulām.

²⁶ Piemēram, paredzot arī pasažieru dzelzceļa jomā izmantot “problēmu žurnālu”, kurā norāda konkrētas pārrobežu problēmas, kas saistītas ar savstarpēju izmantojamību.

²⁷ ERTMS business case on the 9 core network corridors — ES Publikāciju birojs (europa.eu)

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1.–128. lpp.).

²⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11910-European-Partnership-for-transforming-Europe%E2%80%99s-rail-system-Horizon-Europe-programme-_en

Komisija:

- paātrinās darbu nolūkā nodrošināt četru dzelzceļa tiesību aktu pakešu īstenošanu un pareizu piemērošanu;
- paātrinās darbu saistībā ar valstu ekspluatācijas un infrastruktūras noteikumu atcelšanu un turpinās izstrādāt izvēršanas plānus Savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju īstenošanai, lai nodrošinātu to saskaņotību pārrobežu mērogā;
- *TEN-T* regulas pārskatīšanas procesā ierosinās paātrināt *ERTMS* izvēršanu (pārceļot termiņu no 2050. gada uz 2040. gadu attiecībā uz visaptverošo tīklu un paredzot izvēršanu līdz 2030. gadam attiecībā uz pamattīklu);
- ierosinās 2022. gadā pārskatīt Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas;
- turpinās centienus:
 - nodrošināt pilnīgu un visaptverošu atbilstību Savienības saskaņotajām tehniskajām specifikācijām un kopīgajām drošības metodēm, tostarp izmantojot stingru pieeju attiecībā uz atkāpēm un izņēmumiem;
 - ar juridisku, tehnisku un finansiālu atbalstu saīsināt laiku līdz jaunu pamattehnoloģiju/lietojumu ienākšanai tirgū un panākt attiecīgo jauno prasību un standartu saskaņotu īstenošanu Savienībā³⁰;
 - nodrošināt, ka SITS aptver visu dzelzceļa sistēmu saskarņu atbilstošu standartizāciju;
- turpinās atbalstīt infrastruktūras aprīkošanu ar *ERTMS*, īpaši pievēršoties pašreizējo trūkumu novēršanai, piemēram, pārrobežu posmiem, mezgliem un termināļu savienojumiem;
- izmantos kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš” darbu un sekmēs inovācijas ātrāku un koordinētu izvēršanu ar sistēmu pīlāra starpniecību;
- apspriedīs iespēju izslēgt *ERTMS* publisko finansējumu no paziņošanas pienākuma saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, jo tas varētu paātrināt *ERTMS* izvēršanu.

ERA būtu:

- jāatbalsta Komisijas centieni, sniedzot savlaicīgus padomus un tehniskos priekšlikumus, jo īpaši SITS pārskatīšanas ieteikumus;
- kopā ar dalībvalstīm jāturpina un jāpabeidz darbs nolūkā atcelt Savienības līmenī saskaņotos valstu tehniskos, drošuma un ekspluatācijas noteikumus;
- jāatbalsta kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš” sistēmu pīlārā.

3.2. Pasažieru dzelzceļa infrastruktūras nostiprināšana

Eiropas transporta tīklā, kas definēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013, ir izveidots pamattīkls, kas jāīsteno līdz 2030. gadam, un visaptverošs tīkls, kas jāīsteno līdz 2050. gadam *TEN-T* politikā lielāka uzmanība pievērsta pārrobežu savienojumiem, vissvarīgākos savienojumus organizējot koridoros, lai nodrošinātu koordinētu plānošanu un īstenošanu. Tā arī ir nodrošinājusi stabilu pamatu ciešākai sadarbībai infrastruktūras plānošanā un attīstīšanā kopā ar kaimiņos esošajām trešām valstīm. Galvenajiem maršrutiem satiksmē ar trešām valstīm ir būtiska nozīme Eiropas dzelzceļu tīkla pabeigšanā, un Savienības dalība *OTIF* palīdz nodrošināt, ka Eiropas tehniskās prasības var būt piemērojamas ārpus Savienības dzelzceļu tīkla.

³⁰ Jomas, kurās jānosaka prasības immanentās inovācijas integrēšanai, ir, piemēram, automatizēta braukšana, digitāla automātiskā sakabe un nākotnes radiosakari.

Direktīva par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu, kura pieņemta 2021. gada 7. jūlijā³¹, nodrošinās ātrākas projektu atļauju piešķiršanas procedūras. Laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam dzelzceļa infrastruktūra joprojām būs Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta galvenā saņēmēja un turpinās izmantot atbalstu no Kohēzijas fonda³² un Eiropas Reģionālās attīstības fonda³³.

Priekšlikums pārskatīt *TEN-T* tīkla pamatnostādnes ievērojami veicina pārrobežu pasažieru dzelzceļa tīkla uzlabojumus. Priekšlikumu papildina karte, kurā norādītas galvenās ātrgaitas pasažieru dzelzceļa līnijas, kas jāpabeidz līdz 2030. gadam, un vēl vairākas līnijas, kas ir daļa no stratēģiski vissvarīgākajiem *TEN-T* tīkla savienojumiem, kuri jāīsteno līdz 2040. gadam. Šīs līnijas stiepjas pa visu Eiropu. Turklāt ierosinātajā regulā ir noteikts minimālais standarta ātrums 160 km/h pasažieru dzelzceļa līnijām vai *TEN-T* pamattīklam un jaunizveidotajam paplašinātajam pamattīklam, un tā nostiprina savienojumus starp svarīgiem mezgliem visā Eiropā, kuri jāīsteno līdz 2030. gadam pamattīklā un līdz 2040. gadam paplašinātajā pamattīklā. Tā kā pasažieri ir ieinteresēti braucienos “no durvīm līdz durvīm”, Komisija ierosina visas lielākās lidostas Savienībā, kā arī multimodālos pasažieru mezglus lielākajās Eiropas pilsētās savienot ar vilcienu satiksmes pakalpojumiem.

Komisija ierosina Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) regulas pārskatīšanu³⁴, kas uzlabos pasažieru dzelzceļa tīklu un nodrošinās tā labāku integrāciju multimodālā transporta sistēmā. Ierosinātā pārskatītā regula nodrošinās:

- jaunu augstas kvalitātes infrastruktūru pasažieru dzelzceļam;
- vērīgākus standartus un īstenošanas termiņus;
- minimālo līnijas ātrumu 160 km/h pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā;
- lielāku pievēršanos pamattīkla īstenošanai līdz 2030. gadam un turpmāk plānotajiem ātrgaitas dzelzceļa savienojumiem paplašinātajā pamattīklā, kas jāīsteno līdz 2040. gadam;
- īpašas uzmanības pievēršanu pirmā/pēdējā kilometra savienojamībai, izmantojot multimodālos pasažieru mezglus visās ES pilsētās, kurās ir vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju un kuras ir savienotas ar *TEN-T* tīklu;
- labāku gaisa un dzelzceļa transporta savienojamību visās galvenajās ES lidostās un ES lidostās, kuras apkalpo vairāk nekā 4 miljonus pasažieru.

3.3. Ritošā sastāva pietiekama pieejamība

Jaunu dzelzceļa pakalpojumu ieviešanai ir vajadzīgas lielas investīcijas ritošajā sastāvā, kuras veic vai nu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, ritošā sastāva nomas uzņēmumi, vai arī kompetentās iestādes gadījumā, ja pakalpojums tiek sniegts saskaņā ar SPS.

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2021/1187 (2021. gada 7. jūlijs) par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ieviešanu (OV L 258, 20.7.2021., 1.–13. lpp.).

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

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

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Trans-European-transport-network-TEN-T-revised-guidelines_en

Lai gan lielāko daļu tālsatiksmes pārrobežu pārvadājumu pakalpojumu var nodrošināt komerciāli, ir jāstimulē ritošā sastāva pieejamība šiem pakalpojumiem. Publiskā sektora atbalsts tālsatiksmes pārrobežu pārvadājumu ritošā sastāva rezervju izveidei vai komerciālo risku mazināšanai nomas uzņēmumiem, kad tie iegādājas un iznomā tālsatiksmes pārrobežu pārvadājumu ritošo sastāvu, var palīdzēt radīt vēlamo stimulu. Lai saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, šāds publiskā sektora atbalsts būtu jāsniedz ar skaidriem un nediskriminējošiem pamatnosacījumiem. Arī saskaņā ar pašreizējām Dzelzceļa vadlīnijām³⁵ valsts atbalstu ritošā sastāva finansēšanai var piešķirt, ja šāds atbalsts veicina kopējas ieinteresētības mērķa sasniegšanu, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un ritošā sastāva nomas uzņēmumiem. Pašreizējā Dzelzceļa vadlīniju pārskatīšanā uzmanība tiks veltīta arī konstatētajiem ierobežojumiem, kas kavē piekļuvi ritošajam sastāvam. Ievērojot konkrētus nosacījumus, ritošo sastāvu var finansēt arī no Savienības Kohēzijas politikas fondiem.

Lai veicinātu ritošā sastāva pieejamību, Eiropas Investīciju banka (EIB) patlaban uzsāk Zaļo dzelzceļa investīciju platformu, kuras mērķis ir atbalstīt publiskā un privātā sektora struktūru investīcijas dzelzceļa projektos, izmantojot pašreizējos EIB produktus un finanšu instrumentus, ko darījusi pieejamus Komisija³⁶. Platformas mērķis ir atbalstīt ilgtspējīgas dzelzceļa investīcijas infrastruktūrā, ritošajā sastāvā un digitalizācijā. Atsevišķi projekti ritošā sastāva iegādei pārrobežu vai tālsatiksmes komerciālajiem pasažieru pārvadājumiem vai pārrobežu ātrgaitas kravu pārvadājumu pakalpojumiem var saņemt atbalstu no *InvestEU*³⁷. Pēdējos piecos gados EIB ir atbalstījusi dzelzceļa investīcijas Savienībā ar aizdevumiem gandrīz 17 miljardu EUR apmērā, no kuriem vairāk nekā 8,7 miljardi EUR bija paredzēti ritošajam sastāvam, tostarp projektiem modernizācijai un atjaunināšanai ar *ERTMS*, un ir paredzams, ka nākamajos piecos gados aizdevumu līmenis būs līdzīgs. Turklāt programma *InvestEU* var nodrošināt un piesaistīt privātā sektora finansējumu, tostarp veicināt zaļo obligāciju izmantošanu, un sniegt konsultācijas, lai atbalstītu digitalizāciju un inovatīvu dzelzceļa uzņēmumu, ilgtspējīgas infrastruktūras un ritošā sastāva izvēršanu. Tādus rīkus kā Savienības ilgtspējīgu darbību taksonomija var izmantot kā orientieri investīciju saskaņošanai ar Savienības mērķiem klimata un vides jomā.

Padome 2021. gada 3. jūnija secinājumos³⁸ atzina, “ka nozarei ir jāveic nozīmīgas investīcijas ritošajā sastāvā, kas paredzēts starptautiskajiem tālsatiksmes pārvadājumiem” un ka “steidzami ir vajadzīgas privātā sektora investīcijas”, atgādinot “dalībvalstīm, ka pastāv starptautiski nolīgumi un līgumi, kas veicina privātās investīcijas, piemēram, Keiptaunas konvencijas [par

³⁵ Komisijas paziņojums “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (2008/C 184/07), (OV C 184, 22.7.2008, 13.–31. lpp.).

³⁶ Zaļo dzelzceļa investīciju platforma ir instruments EIB tehniskās un finansiālās spējas un ES finanšu instrumentu izvēršanai, lai izpētītu dzīvotspējīgus darījumdarbības modeļus un veicinātu dzelzceļa transporta finansēšanas iespējas. Atbilstīgos projektus ar stabilu aizdevuma struktūru EIB var finansēt līdz pat 50 % apmērā no projekta izmaksām, piedāvājot aizdevumus ar pievilcīgām procentu likmēm uz termiņiem, kas atbilst aktīvu darbībai. Atbilstīgie projekti ar augsta kredītriska profilu var izmantot Savienības garantiju atbilstīgi *InvestEU*.

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/523 (2021. gada 24. marts), ar ko izveido programmu *InvestEU* un groza Regulu (ES) 2015/1017 (OV L 107, 26.3.2021., 30.–89. lpp.).

³⁸ Padomes 2021. gada 3. jūnija secinājumi “Dzelzceļa izvēršana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā”, V iedaļa “Tīkli, investīcijas un savienojamība”, 38. punkts.

starptautiskajām garantijām attiecībā uz pārvietojamām iekārtām] Luksemburgas dzelzceļa protokols”. Savienība (ievērojot savas kompetences) un vairākas dalībvalstis jau ir ratificējušas protokolu. Protokols pēc tā stāšanās spēkā privātajam sektoram atvieglēs un palētinās dzelzceļa ritošā sastāva finansēšanu. Komisija veicinās tā ātru īstenošanu visā Savienībā.

Pakāpeniski īstenojot savstarpējas izmantojamības prasības, kuras attiecas uz ritošo sastāvu un infrastruktūru, tiks nodrošināts, ka lokomotīves, vilciena sekcijas un pasažieru vagoni varēs brīvi šķērsot robežas un braukt vairākos (vai visos) tīklos Savienībā. Šāds “visurbraucošs” ritošais sastāvs atvieglēs pārrobežu pārvadājumu pakalpojumu ieviešanu un nodrošināšanu un ievērojami samazinās atlikušās vērtības risku investoriem vai aizdevējiem. Viena no Komisijas prioritātēm būs līdz 2022. gadam izstrādāt prasības šāda “visurbraucoša” ritošā sastāva veicināšanai.

Komisija:

- sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku aktīvi meklēs atbilstīgus izmēģinājuma projektus ritošā sastāva iegādei atbilstīgi Zaļo dzelzceļa investīciju platformai / *InvestEU*;
- sadarbībā ar *ERA* sagatavos “visurbraucoša” pasažieru ritošā sastāva specifiskācijas (SITS nodevums ir gaidāms 2022. gadā);
- līdz 2023. gadam pārskatītajās Dzelzceļa vadlīnijās precizēs valsts atbalsta noteikumus par publiskā sektora finansējumu savstarpēji izmantojamam ritošajam sastāvam, ko izmanto pārrobežu pārvadājumu pakalpojumiem. Šajā saistībā tiks risināts jautājums par pašreizējā ritošā sastāva nodošanu metāllūžņos;
- turpinās atbalstīt dzelzceļa ritekļu aprīkošanu un modernizāciju ar *ERTMS*;
- veicinās Keiptaunas konvencijas Luksemburgas dzelzceļa protokola ratificēšanu un atbalstīs tā īstenošanu ES.

EIB plāno:

- uzsākt Zaļo dzelzceļa investīciju platformu, lai cita starpā finansētu ritošo sastāvu.

3.4. Vilcienu vadītāju un dzelzceļa personāla apmācības un sertifikācijas pielāgošana nākotnes vajadzībām

Efektīvai, drošai un aizsargātai dzelzceļa pakalpojumu nodrošināšanai ir vajadzīgi vilcienu vadītāji un pārējais dzelzceļa personāls, kas var netraucēti strādāt pārrobežu mērogā, pārvarot operacionālās un valodas barjeras. Lai plašāk strādātu pārrobežu mērogā, ir jāattīsta veidi, kā risināt problēmas, kas rodas, piemēram, saistībā ar braukšanas un atpūtas laiku ievērošanu. Patlaban vilcienu vadītāji saņem sertifikātu katrai lokomotīvei un katram vilcienam, kas viņiem būs jāvada, un katram maršrutam, kurā viņiem būs jābrauc. Bija iecerēts saskaņot un atzīt apmācību un sertifikāciju, tomēr ar pašreizējo Savienības regulējumu šis mērķis netika

apmierinoši sasniegts^{39,40}. Turklāt prasība vilcienu personālam, kas sniedz pārrobežu pārvadājumu pakalpojumus, sazināties katras šķērsotās dalībvalsts valodā palielina sarežģītību un ierobežo to darbinieku skaitu, kuri var nodrošināt šādus pakalpojumus.

Vienlaikus dzelzceļa nozare saskaras ar prasmju trūkumu, ko izraisa inovācija un digitalizācija un ko varētu saasināt paredzamā lielas pašreizējā darbaspēka daļas pensionēšanās nākamajos 10 gados. Zaļā pārkārtošanās un no tās izrietošais jaunu darba profilu pieaugums vēl vairāk palielinās vajadzību pēc jaunām prasmēm un kompetencēm. Dzelzceļa nozares sociālais dialogs palīdz veicināt šīs profesijas pievilcīgumu, arī jauniešu un sieviešu vidū. Minētā dialoga kontekstā 2021. gada novembrī tika parakstīta juridiski saistošā vienošanās “Sievietes dzelzceļa nozarē”⁴¹. Eiropas Jaunatnes gadā Komisija turpinās atbalstīt darbības jauniešu piesaistīšanai profesijām dzelzceļa nozarē.

Mācekļbai vajadzētu būt sevišķi svarīgai jauniešu nodrošināšanā ar prasmēm un zināšanām, kas būs piemērotas nozares vajadzībām un garantēs viņu nodarbināmību. Komisija aicina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus pievienoties Eiropas Mācekļu aliansei⁴² un piedāvāt lielāku mācekļības iespēju skaitu. 2022. gads ir Eiropas Jaunatnes gads un tādējādi piemērota platforma šādu iniciatīvu atbalstīšanai un stiprināšanai. *Erasmus+* finansētais projekts *STAFFER*⁴³ var palīdzēt īstenot vispārēju prasmju stratēģiju dzelzceļa nozarei, attīstīt konkrētas darbības īstermiņa un vidēja termiņa prasmju vajadzību apmierināšanai, un tādējādi tas ir pamats plaša mēroga prasmju partnerības veidošanai atbilstīgi Prasmju pilnveides paktam⁴⁴.

Pamatojoties uz Savienības dzelzceļa drošības rīcības plāna⁴⁵ veiksmīgo īstenošanu, Komisija turpinās sadarboties ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, lai dzelzceļa lietotāju, darbinieku un infrastruktūras aizsardzību uzturētu maksimāli augstā līmenī.

Komisija:

- 2022. gadā ierosinās pārskatītu tiesisko regulējumu attiecībā uz vilcienu vadītājiem, pievērsoties pašreizējā režīma trūkumiem un ierobežojot pienākumu atkārtoti iegūt papildu dokumentus un sertifikātus. Šāds priekšlikums var arī ietvert valodu režīmu vilcienu ekspluatācijai un pārveidojumus, kas atspoguļo tehnoloģiju attīstību nozarē;
- veicinās rīcībpolitikas un programmas personāla prasmju pilnveidei un pārkvalifikācijai un nākotnes prasību apmierināšanai, piemēram, atbalstot ieinteresētās personas nolūkā potenciāli izveidot plaša mēroga prasmju partnerību dzelzceļa nozarē atbilstīgi Prasmju pilnveides paktam, par pamatu izmantojot dzelzceļa nozares prasmju plānu *STAFFER*;

³⁹ Komisijas Regula (ES) Nr. 36/2010 (2009. gada 3. decembris) par Kopienas paraugiem, kas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/59/EK noteikti vilciena vadītāja apliecībām, papildu sertifikātiem, apliecinātām papildu sertifikātu kopijām un pieteikuma veidlapām vilciena vadītāja apliecību saņemšanai (OV L 13, 19.1.2010., 1.–27. lpp.).

⁴⁰ Izvērtējums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīvu 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā; [kopsavilkums, SWD\(2020\) 138 final: swd20200138-exec-summ-certification-train-drivers_en.pdf \(europa.eu\)](#)

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

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

⁴³ <https://www.railstaffer.eu/>

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

⁴⁵ COM(2018) 470 pielikums.

– izmantos 2022. gadu, kas pasludināts par Jaunatnes gadu, lai īpaši uzsvērtu dzelzceļa nozares pievilcīgumu jauno talantu piesaistei.

3.5. Tīklu efektīvāka izmantošana

Lai varētu piedāvāt biežus un ātrus pasažieru pārvadājumus visā Savienībā, dzelzceļa nozarei ir labāk jāplāno grafiki un jauda, ņemot vērā pārrobežu aspektus un vienoto Eiropas dzelzceļa telpu⁴⁶. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas plāno ieviest tālsatiksmes pārrobežu pārvadājumu pakalpojumus, pievilcīgu pārrobežu vilcienu ceļu iegūšana var būt sarežģīta, dārga un ļoti neelastīga, un tas jo īpaši skar jaunpienācējus tirgū. Aizvien lielāka daļa dzelzceļa tīkla sekciju un mezglu Savienībā jau tiek intensīvi izmantota, un tas ierobežo dzelzceļa pakalpojumu turpmāku paplašināšanu un rada vajadzību noteikt dažādu veidu pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu prioritāti. Šajā kontekstā pārrobežu pārvadājumi konkurencē par jaudu, kura jau tāpat ir nepietiekama, bieži vien ir neizdevīgākā stāvoklī nekā vietējie pārvadājumi. Tas ietekmē arī nakts vilcienus, kas pietāj lielās stacijās noslogotākajā rīta stundu satiksmē.

Optimālai jaudas pārvaldībai ir vajadzīga efektīvāka un pielāgojamāka sistēma, kurā ņemti vērā visi būtiskie pasažieru un kravu satiksmes elementi. Patlaban spēkā esošie Savienības tiesību akti⁴⁷ nosaka ikgadēju jaudas sadales procedūru, kas tika izstrādāta laikā, kad bija vairāk liekas sliežu ceļu jaudas. Šī procedūra ar fiksētu termiņu visu veidu dzelzceļa pakalpojumiem nevar būt piemērota gan ilgākajiem tālsatiksmes (pārrobežu) pasažieru pārvadājumu pakalpojumu plānošanas laikposmiem, gan īstermiņa jaudas pieprasījumiem, tajā skaitā dzelzceļa kravu pārvadājumu vajadzībām. Turklāt tā apgrūtina iespēju jaunpienācējiem iegūt piemērotus vilcienu ceļus, lai apmierinātu tirgus pieprasījumu.

Integrēta Grafiku izstrādes un jaudas pārplānošanas programma (*TTR*) faktiski ļauj dzelzceļa operatoriem prioritāri plānot netraucētu pārrobežu savienojumu nodrošināšanu, pirms plāni tiek papildināti ar valsts un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem. Šī programma spēj būtiski mainīt situāciju un var padarīt pārrobežu pasažieru pārvadājumus Savienībā ātrākus, biežākus un tādējādi arī pievilcīgākus. Tāpēc Komisija 2022. gadā novērtēs vajadzību un nepieciešamības gadījumā ierosinās regulatīvu rīcību, kas *TTR* un citu paraugpraksi integrētu Savienības tiesību aktos. Komisija ierosinās pārskatīt Regulu par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem⁴⁸ un izmantos šo gadījumu, lai nodrošinātu Eiropas līmenī saskaņotu jaudas sadali un satiksmes pārvaldību gan pārrobežu dzelzceļa kravu, gan pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Viena no iespējām var būt tādas struktūrvienības izveide Savienības līmenī, kura atbalstītu dzelzceļa jaudas efektīvāku pārvaldību attiecībā uz pasažieru un kravas

⁴⁶ Piemēram, ja maršrutā Budapešta–Vīne ievieš koordinētu digitālo grafiku, pie robežas var ietaupīt līdz 17 minūtēm laika. Dažos no reisiem maršrutā Amsterdamā–Londona notiek gaidīšana starppieturās, jo grafiki nav saskaņoti starp tīkliem.

⁴⁷ Direktīva 2012/34/ES.

⁴⁸ Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22.–32. lpp.). Nesen veiktais regulas izvērtējums ir apliecinājis, ka ar regulu izveidotie noteikumi un struktūras ir stiprinājuši dialogu un sadarbību starp ieinteresētajām personām, tomēr nav būtiski uzlabojuši nosacījumus pārrobežu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu uzņēmumiem.

vilcieniem nolūkā uzraudzīt un optimizēt Savienības tīklā braucošo vilcienu veikspēju. Lai veicinātu pielāgotus intermodālus risinājumus un sekmētu visas transporta sistēmas optimālu izmantošanu, transporta nozares dalībniekiem būtu jāapmainās ar operacionālajiem datiem starp transporta veidiem.

Komisija:

- 2022. gadā novērtēs vajadzību un nepieciešamības gadījumā ierosinās regulatīvu rīcību jaudas sadales un satiksmes pārvaldības procesu uzlabošanai nolūkā labāk koordinēt jaudas sadali vispārējā dzelzceļa sistēmā, aptverot pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus;
- apsvērs iespēju izveidot Savienības līmeņa struktūrvienību, kas pārraudzītu pārrobežu dzelzceļa satiksmes un koordinācijas mehānismu optimizāciju to labākai integrēšanai valstu satiksmē.

3.6. Atbilstošas maksas noteikšana par piekļuvi sliežu ceļiem

Lai gan dzelzceļš saņem publiskā sektora finansējumu, tas nenožīmē, ka pastāv konkurētspējīga līmeņa maksa par infrastruktūras izmantošanu, kas palielinātu dzelzceļa satiksmi un samazinātu biļešu cenas. Fiksētās dzelzceļa infrastruktūras izmaksas ir augstas salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem⁴⁹, un Direktīva 2012/34/ES ļauj infrastruktūras pārvaldītājiem papildus tiešajām izmaksām piemērot uzcenojumus par infrastruktūras izmantošanu, ja tirgus situācija to pieļauj. Šis noteikums tiek plaši piemērots, jo īpaši tālsatiksmes un ātrgaitas pasažieru pārvadājumu pakalpojumu gadījumā.

Tajā pašā laikā dzelzceļa radītās ārējās izmaksas sabiedrībai ir ļoti zemas salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem⁵⁰. Tomēr šis aspekts tikai daļēji atspoguļo dažādo transporta veidu faktiskajās izmaksās un nodokļos.

Augstas un atšķirīgas maksas par piekļuvi sliežu ceļiem pārrobežu mērogā, jo īpaši uzcenojumi, ir izšķirošs izmaksu faktors, kas var kavēt jaunu pakalpojumu ieviešanu un tirgus jaunpienācēju un privātā sektoru investīciju piesaisti.

Dalībvalstis var būtiski ietekmēt uzcenojumus, kas tiek piemēroti maksai par piekļuvi sliežu ceļiem, šādā nolūkā nosakot infrastruktūras pārvaldītājiem piešķirtā finansējuma līmeni. Ja šāds finansējums tiek izmantots efektīvi, infrastruktūras pārvaldītājiem ir mazāka nepieciešamība piemērot augstas maksas par piekļuvi sliežu ceļiem. Dalībvalstis var arī ieviest kompensācijas shēmas par konkurējošo transporta veidu nesamaksātajām vides aizsardzības, negadījumu un

⁴⁹ Eiropas Komisija, *Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities*, kopsavilkums, 2019. gada maijs, 5. lpp.

⁵⁰ Piemēram, vidējās klimata izmaksas dzelzceļam ir 0,05 euro centi uz vienu pasažierkilometru salīdzinājumā ar 2,2 euro centiem gaisa transportam, 0,5 euro centiem autobusiem un 1,2 euro centiem vieglajiem automobiļiem. (Eiropas Komisija, *Handbook on the external costs of transport* (Rokasgrāmata par transporta ārējām izmaksām)), 2019. gads, 69. tabula, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>)

infrastruktūras izmaksām⁵¹ saskaņā ar Dzelzceļa vadlīnijām. Turpretī infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums — ko tiem tieši uzliek Direktīva 2012/34/ES — koordinēt un garantēt pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu optimālu konkurētspēju. Ņemot vērā pasažieru pārvadājumu straujo samazinājumu Covid-19 pandēmijas laikā, ar atsevišķu regulu⁵² dalībvalstīm ir atļauts uz laiku samazināt vai atcelt maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, lai atbalstītu dzelzceļa nozari.

Dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem šie noteikumi būtu jāizmanto, lai uzlabotu pašreizējo maksu noteikšanas praksi un tādējādi palielinātu vispārējo pakalpojumu piedāvājumu un dzelzceļa konkurētspēju. Notiek apspriedes Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju platformā (*PRIME*). Būtu jāizvirza skaidrs mērķis nodrošināt, ka uzcenojumi tiek piemēroti tikai tad, ja tirgus situācija tos pieļauj un ja tas nekaitē dzelzceļa konkurētspējai.

Komisija:

- 2023. gadā nodrošinās vadlīnijas tādu maksu par piekļuvi sliežu ceļiem noteikšanai, kuras atbalsta un veicina tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstību;
- aktīvi veicinās izmēģinājuma projektus, lai izpētītu, vai, maksu par piekļuvi sliežu ceļiem samazinot līdz tiešo izmaksu līmenim, varētu labāk atbalstīt pārrobežu pārvadājumu pakalpojumu ieviešanu;
- saistībā ar Dzelzceļa vadlīniju pārskatīšanu 2023. gadā apsvērs iespēju publisko finansējumu, kas paredzēts, lai samazinātu maksas par piekļuvi sliežu ceļiem, atbrīvot no paziņošanas pienākuma saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem.

3.7. Lietotājiem ērta biļešu pārdošana un piekļuve dzelzceļa sistēmai

Lai daudz vairāk pasažieru izvēlētos braukt pa dzelzceļu, ir vajadzīga izlēmīga rīcība biļešu pārdošanas jomā, kas nodrošinātu, ka pārrobežu vilcienu biļetes būtu vieglāk atrast un rezervēt un ka to cena būtu pievilcīgāka. Lai gan nozare to ir atzinusi^{53 54}, pēdējās divās desmitgadēs gūtā pieredze liecina, ka nozares virzītas iniciatīvas ļoti lēni sasniedz briedumu, jo pastāv iegūtās tiesības un nevēlēšanās izmantot ieguvumus, ko var sniegt tirgus atvēršana. Pasažieriem ir jābūt iespējai dzelzceļa biļetes salīdzināt un nopirkt tikpat viegli un ērti kā citu transporta veidu biļetes — ar vienu darījumu un izmantojot mūsdienīgu tehnoloģiju⁵⁵. Pasažieriem, kuriem jāpārsēžas no viena vilciena citā, jābūt pārliecinātiem, ka viņi ieradīsies galamērķī laikus vai ka gadījumā, ja tas nebūs iespējams, viņiem tiks sniegta nepieciešamā palīdzība galamērķa sasniegšanai. Biļešu pārdevējiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajadzētu būt iespējai piedāvāt sēdvietas uz vienlīdzīgas konkurences pamata, arī pietiekamu ilgu laiku pirms faktiskā brauciena ar vilcienu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu

⁵¹ Direktīvas 2012/34/ES 34. pants.

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 333, 12.10.2020., 1.–5. lpp.).

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 Piemēram, tādu kā digitālais maks: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP_21_2663

pārdevējiem vajadzētu būt iespējai piedāvāt pievilcīgas biļetes bez nepamatotiem tirgus šķēršļiem, kad tie piekļūst esošajiem biļešu pārdošanas kanāliem, biļešu un brauciena maksu datiem, kā arī datiem un operācijām rezervēšanas sistēmās.

Komisijas iniciatīva par multimodāliem digitāliem mobilitātes pakalpojumiem apvienojumā ar Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS (*TAP SITS*) pārskatīšanu un jauno pienākumu sniegt reāllaika ceļošanas un satiksmes informāciju, kas noteikts jaunajā Dzelzceļa pasažieru tiesību regulā⁵⁶, nodrošinās datu tehnisko pieejamību neatkarīgiem biļešu pārdevējiem un reāllaika informācijas pieejamību pasažieriem. Kā paredzēts ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē, Komisija 2022. gadā ziņos par kopīgu informācijas un tranzīta biļešu pārdošanas sistēmu pieejamību. Pirms šīm iniciatīvām Komisija sadarbosies ar dzelzceļa nozari un atbalstīs nozares 2021. gada marta paziņojumā⁵⁷ izklāstīto saistību īstenošanu, pamatojoties uz taisnīgiem, samērīgiem un nediskriminējošiem (*FRAND*) principiem. Lai ceļošana ar vilcienu pāri robežām piesaistītu pasažierus, tie ir arī jāaizsargā visā brauciena laikā. Ar jauno Dzelzceļa pasažieru tiesību regulu, kas pieņemta 2021. gada aprīlī, pirmo reizi tika ieviests pienākums no 2023. gada 7. jūnija piedāvāt tranzīta biļetes, taču samērā ierobežotā apmērā^{58,59}.

Tomēr ierobežotais pienākums piedāvāt tranzīta biļetes un tas, ka nav tranzīta biļešu tirgus piedāvājuma, ierobežo pasažieru aizsardzību un tādējādi mazina dzelzceļa pievilcīgumu. Ir svarīgi, lai pasažieri, kuri vienā braucienā izmanto vairākus vilcienus, būtu pārliecināti, ka netiks atstāti novārtā, ja kāds no vilcieniem kavēsies, neatkarīgi no tā, vai biļetes pārdotas kā tranzīta biļetes vai kā atsevišķi līgumi. Viens no risinājumiem varētu būt vismaz nodrošināt, ka pasažieri, kuri ceļo ar apvienotām atsevišķām biļetēm, var turpināt braucienu gadījumā, ja konkrētos apstākļos pārsēšanās tiek nokavēta. Tāpēc jautājumu par brauciena turpināšanu kavējumu gadījumā Komisija risinās saistībā ar iniciatīvu par multimodāliem digitāliem mobilitātes pakalpojumiem.

Lai nodrošinātu, ka ikviens ir daļa no zaļās pārkārtošanās un gūst labumu no tās, pieejamas cenas ir ļoti svarīgas. Kā izklāstīts Paziņojumā par ilgtermiņa redzējumu ES lauku apvidiem⁶⁰,

⁵⁶ Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 172, 17.5.2021., 1.–52. lpp.).

⁵⁷ Nozares paziņojums tika sagatavots dalībvalstu Starptautiskā pasažieru dzelzceļa platformas satvarā, <http://www.cer.be/publications/latest-publications/sector-stakeholder-statement-international-rail-passenger-services>.

⁵⁸ Šis pienākums attiecas uz pārvadātājiem, kas kvalificējami kā “viens uzņēmums”; tie piedāvā visus savus tālsatiksmes (starptautiskos un vietējos) vai reģionālos dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus ar tranzīta biļeti (Regulas (ES) 2021/782 12. panta 1. punkts). Attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz viens un tas pats dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, dzelzceļa pasažieru pārsēšanās no viena reisa uz citu tiks atvieglota, ieviešot pienākumu nodrošināt tranzīta biļetes, jo nav nepieciešami komerciāli starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Prasība nodrošināt tranzīta biļetes attiecas arī uz pakalpojumiem, ko nodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri pieder vienam un tam pašam īpašniekam, un pilnībā piederoši meitasuzņēmumi. Attiecībā uz citiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi velta visas samērīgās pūles, lai piedāvātu tranzīta biļetes, un šajā nolūkā savstarpēji sadarbojas. Ja pasažieri nav pareizi informēti, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vajadzētu būt atbildīgam tā, it kā šīs biļetes būtu tranzīta biļetes.

⁵⁹ Komisija izskata iespējas attiecībā uz multimodālā transporta pasažieru tiesībām saistībā ar plānoto pasažieru tiesību tiesiskā regulējuma pārskatīšanu (Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas rīcības plāna 63. darbība).

⁶⁰ COM(2021) 345 final.

Komisija pievērsīs maksimālu uzmanību labākai savienojamībai arī ar lauku un attāliem apvidiem, jo sevišķi izmantojot īpašu pamatiniciatīvu par ilgtspējīgas multimodālās mobilitātes paraugpraksi lauku apvidiem.

Ir arī svarīgi nodrošināt, lai personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām varētu piekļūt tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem tāpat kā citas personas; tas attiecas arī uz biļešu pārdošanu un jaunām digitālām norisēm. Kā atsauci var minēt piekļūstamības prasības, kas noteiktas Eiropas Piekļūstamības aktā⁶¹ un būtu jāpiemēro visiem dzelzceļa pakalpojumiem. To atbalsta SITS, kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām⁶², un jaunā Dzelzceļa pasažieru tiesību regula, kas pieņemta 2021. gada aprīlī.

Komisija:

- ierosinās regulu par multimodāliem digitāliem mobilitātes pakalpojumiem, kura jāpieņem līdz 2022. gada beigām un kuras mērķis būs uzlabot datu apmaiņu starp mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un atvieglot taisnīgu komerciālu noslēgšanu starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un ar biļešu pārdevējiem, kas ir trešās personas, ietverot brauciena turpināšanu un aizsardzību nokavētas pārsēšanās gadījumā pasažieriem, kuri ceļo ar apvienotām atsevišķām biļetēm;
- uzraudzīs atbilstību jaunajai Dzelzceļa pasažieru tiesību regulai, tiklīdz tā kļūs piemērojama 2023. gada jūnijā.

3.8. Vienlīdzīgi apstākļi konkurencei ar citiem transporta veidiem

Komisija jau ir sagatavojusi priekšlikumus, kuru mērķis ir nodrošināt vienlīdzīgu konkurenci starp dažādiem transporta veidiem. Ar paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %”⁶³, kas laista klajā 2021. gada 14. jūlijā, Komisija ir ierosinājusi vērīgu priekšlikumu kopumu, kura iecere ir ekonomiskos stimulus pielāgot klimata, sociālajiem un vidiskajiem mērķiem, vienlaikus atzīstot atšķirības globālajā un konkurences kontekstā, kādā darbojas dažādi transporta veidi. Tas ietver ierosinātas izmaiņas emisiju tirdzniecībā un enerģijas nodokļu sistēmā.

Dalībvalstu rīcībā ir spēcīgi instrumenti, kas ļauj nodrošināt, ka dažādi transporta veidi var konkurēt ar vienlīdzīgiem nosacījumiem. Piemēram, dalībvalstīm ir ievērojama rīcības brīvība ietekmēt dzelzceļa cenu, izmantojot valsts nodokļu sistēmu. Šādā ziņā Vācija 2020. gadā nolēma samazināt PVN tālsatiksmes dzelzceļa biļetēm no 19 % līdz 7 %. Komisija novērtēs vajadzību ES mērogā atbrīvot starptautisko dzelzceļa pārvadājumu biļetes no PVN, lai ievērojami samazinātu izmaksas dzelzceļa pasažieriem.

⁶¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70.–115. lpp.).

⁶² Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110.–178. lpp.).

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

Vienlīdzīgus apstākļus konkurencei starp transporta veidiem var arī veicināt, ļaujot rasties jauniem inovatīviem piedāvājumiem, kas apvieno transporta veidus. Piemēram, vienkāršāka gaisa un dzelzceļa satiksmes biļešu kombinēšana palīdz piešķirt dzelzceļam lielāku pamanāmību, lai tas aktīvāk tiktu izmantots kopā ar tālsatiksmes lidojumiem. Dažām dalībvalstīm ir ilgstoša pieredze aviokompāniju mudināšanā pārdot vilcienu biļetes un pārvadāt pasažierus līdz mezgla lidostām pa dzelzceļu, nevis ar lidmašīnu⁶⁴.

Pārskatot Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulu⁶⁵, Komisija novērtē iespējas un kritērijus, saskaņā ar ko ES valstis var ierobežot gaisa satiksmi dažos maršrutos, ja pastāv ilgtspējīgāki transporta veidi, kuri piedāvā līdzvērtīga līmeņa pakalpojumu, negraujot vienotā tirgus principus. Apvienojumā ar iniciatīvu par multimodāliem digitāliem mobilitātes pakalpojumiem⁶⁶ tas varētu palīdzēt apzināt iespējas, kā veicināt tādu multimodālu pakalpojumu piedāvājumu rašanos, kuros ir kombinēti gaisa un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi.

Komisija:

- sadarbosies ar Parlamentu un Padomi, lai veicinātu paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %” ietverto priekšlikumu ātru pieņemšanu, tostarp par oglekļa cenas noteikšanu un emisiju tirdzniecību dažādos transporta veidos;
- novērtēs vajadzību ES mērogā noteikt atbrīvojumu no PVN starptautiskās vilcienu satiksmes pakalpojumiem;
- atbalstīs un veicinās gaisa–dzelzceļa multimodālos braucienus maršrutos, kuros ir pieejama šādu pakalpojumu sniegšanai piemērota infrastruktūra, un novērtēs regulatīvās iespējas veicināt šādus multimodālos pakalpojumus.

3.9. Sabiedrisko pakalpojumu saistības nolūkā veicināt ilgtspējīgu pārrobežu un/vai multimodālo kolektīvo transportu

Attiecībā uz savienojumiem vai tīkliem, kuros ir konstatēta sabiedriska vajadzība, bet kuros tirgus (vēl) nespēj vai nevēlas piedāvāt pakalpojumus, kas tiek uzskatīti par nepieciešamiem savienojamībai vai citādi vēlamiem sabiedrībai, kompetentās iestādes var noteikt sabiedrisko pakalpojumu saistības (SPS) un piešķirt dzelzceļa operatoriem sabiedrisko pakalpojumu līgumu (SPL) slēgšanas tiesības, parasti ietverot finansiālu kompensāciju. Tomēr SPS nedrīkstētu izmantot, lai ierobežotu konkurenci un liegtu piedāvāt atvērtās piekļuves pakalpojumus.

Sauszemes transporta SPS regula paredz iespēju kompetentajām iestādēm sadarboties un noteikt pārrobežu SPS. Jau ir noteiktas vairākas SPS, kas attiecas uz pārrobežu pasažieru

⁶⁴ Daži jau pieejamu gaisa–dzelzceļa satiksmes biļešu piemēri ir (pārrobežu) savienojumi ar lidostām Parīzē un Frankfurtē un starp Amsterdamas Šīpholas lidostu un Briseles lidostu. <https://accsrail.com/general-information/#>

⁶⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13255-Revision-of-the-Air-Services-Regulation_lv

⁶⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-digital-mobility-services_lv

dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem ES. Tomēr kompetentās iestādes bieži saskaras ar praktiskiem un administratīviem šķēršļiem, kad tās koordinē attiecīgos procesus pārrobežu SPS īstenošanai. Daži pārrobežu pakalpojumi ir hibrīdpakalpojumi, proti, pārrobežu pārvadājumu pakalpojumi, kuri vienu vai vairākus posmus, ko nodrošina saskaņā ar SPS, apvieno ar vienu vai vairākiem posmiem, ko nodrošina saskaņā ar atvērtās piekļuves režīmu. Tā kā nav konkrētu Savienības noteikumu par šādiem hibrīdpakalpojumiem, kompetentajām iestādēm būtu īpaši jāraugās, lai izvairītos no konkurences izkropļojumiem un šķērssubsīdiju riska.

Alternatīvs veids, kā dalībvalstis varētu atbalstīt dzelzceļa pakalpojumus, būtu Direktīvas 2012/34/ES 34. pantā paredzēto iespēju izmantošana saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, lai atlīdzinātu maksas par piekļuvi sliežu ceļiem nolūkā kompensēt konkurējošo transporta veidu nesamaksātās ārējās izmaksas.

Turklāt SPS noteikšana kolektīvajā transportā ir iespēja kompetentajām iestādēm noteikt vidiskās ilgtspējas prasības. Tas var būt īpaši būtiski multimodālajam sauszemes transportam, kur jau pastāv bezemisiju transportlīdzekļi un ritošais sastāvs. Pašreizējie noteikumi jau zināmā mērā pieļauj multimodālu SPS sistēmu, kur pasažieris savā braucienā izmanto vairāk nekā vienu transporta veidu un katrs no šiem transporta veidiem tiek nodrošināts saskaņā ar SPS. SPS režīms un iekšējā tirgus noteikumi atšķiras atkarībā no transporta veida. Patlaban pastāv trīs dažādi tiesiskie regulējumi sauszemes, jūras un gaisa transportam. Ir iespējams piešķirt atsevišķa SPL slēgšanas tiesības katram šāda brauciena transporta veidam. Turklāt ir iespējams noteikt multimodālas SPS sauszemes transportam (dzelzceļš / autobuss / cits sliežu ceļu transporta veids). Pēdējā minētajā gadījumā uz šādām multimodālām sauszemes transporta SPS pilnībā attiektos Sauszemes transporta SPS regula.

Lai veicinātu un popularizētu pārrobežu pakalpojumus, Komisija izdos interpretējošas vadlīnijas par sauszemes transporta SPS pakalpojumiem, kuru mērķis ir palīdzēt dalībvalstīm un kompetentajām iestādēm noteikt pārrobežu SPS, kas pilnībā atbilst Savienības tiesību aktiem.

Komisija:

- 2022. gadā publicēs interpretējošas vadlīnijas Sauszemes transporta SPS regulas piemērošanai (arī tālsatiksmes un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem) un ilgtspējīgu multimodālu sauszemes transporta pakalpojumu veicināšanai un atbalstam.

3.10. Iespēju nodrošināšana jauniešiem

2021. gadam, kas bija Eiropas Dzelzceļa gads, seko 2022. gads — Jaunatnes gads, un tā būs lieliska iespēja atbalstīt jauno paaudzi ilgtspējīga transporta veida izvēlē. Ar *DiscoverEU*⁶⁷ starpniecību Savienība jau piedāvā bezmaksas 30 dienu dzelzceļa abonementus 60 000 eiropiešu vecumā no 18 līdz 20 gadiem braucieniem laikposmā no 2022. gada marta

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

līdz 2023. gada februārim. Papildu ieguvumus var gūt aptuveni viens miljons *Erasmus* studentu gadā, kuri var izmantot dzelzceļu, lai dotos uz savu apmaiņas galamērķi⁶⁸.

Komisija:

- apsvērs iespēju grozīt *Erasmus* izdevumu atlīdzināšanas noteikumus, lai veicinātu ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu, dodoties uz *Erasmus* apmaiņas vietām.

4. Izmēģinājuma pakalpojumi

Šajā rīcības plānā paredzētās darbības būtu jāīsteno steidzamības kārtā. Tādējādi, jau gaidot šo rīcības plānu, Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā tika pausts aicinājums “nodrošināt izmēģinājuma pakalpojumus dažos maršrutos, iesaistot visas ieinteresētās personas [...]”. Komisija atbalstīs dzelzceļa nozares ieinteresētās personas un citas ieinteresētās personas, kad tās sāks pārrobežu izmēģinājuma pakalpojumus. Tā kā daudzas galvenās pasažieru pārvadājumu līnijas atradīsies *TEN-T* transporta koridoros, *TEN-T* koordinatori būs īpaši pienākumi izstrādāt darba plānus, kas atbalsta pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu attīstību šajos koridoros, jo īpaši, ierosinot stratēģiskas investīcijas un uzraugot dzelzceļa satiksmes veiktspēju, un šādā nolūkā izmantojot operacionālus uzlabojumus, piemēram, integrētu grafiku izveidi un jaudas sadali.

Šie izmēģinājuma pakalpojumi ir iespēja izmēģināt un īstenot šajā rīcības plānā noteiktos pasākumus. Tie varētu ietvert ātrākus starppilsētu savienojumus, jaunu pieeju izmantošanu, piemēram, integrētu grafiku izveidi, atbalstu ritošajam sastāvam vai SPS pārrobežu savienojumiem. Izmēģinājuma pakalpojumos galveno uzmanību varētu pievērst galvenajiem maršrutiem, kuros ir liels potenciāls piesaistīt pasažierus vilcienu satiksmes pakalpojumiem. Sākot no 2022. gada, dzelzceļa nozare tiks mudināta iesniegt priekšlikumus izmēģinājuma pakalpojumiem — vai nu pašreizējo pakalpojumu uzlabošanai, vai jaunu pakalpojumu ieviešanai. Komisija šos izmēģinājuma pasākumus atbalstīs, veicinot saziņu starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, sniedzot palīdzību un nodrošinot, ka dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldības aspekti tiek veicināti ar tehnisku palīdzību, kas EISI ietvaros tiek sniegta *RailNetEurope* vajadzībām. Komisija arī palīdzēs apzināt finansēšanas iespējas konkrētiem izmēģinājuma pakalpojumiem, kas īpaši izcelti šajā rīcības plānā. Lai gan daudzi no vilcienu satiksmes pakalpojumiem būs komerciāli dzīvotspējīgi, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments var finansēt tehnisko palīdzību un atbalstīt pētījumus un sagatavošanās darbības saistībā ar jaunām tehnoloģijām un inovāciju.

5. Secinājums

Īpaši ņemot vērā Eiropas zaļā kursa un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas vērienīgos mērķus, ir īstais laiks veicināt tālsatiksmes un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus. To var panākt, likvidējot atlikušos šķēršļus un paātrinot vienotās Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu, palielinot investīcijas mūsdienīgā Savienības ātrgaitas dzelzceļa tīklā un tādās jomās kā biļešu pārdošana un dzelzceļa darbības uzlabošana, lai pārrobežu

⁶⁸ www.erasmusbytrain.eu

dzelzceļš pasažieriem kļūtu par pirmo ilgtspējīgas ceļošanas izvēli. Šajā paziņojumā izklāstīto darbību īstenošanai būs vajadzīgi dzelzceļa nozares, pasažieru un patērētāju organizāciju, dalībvalstu un Komisijas kopīgi centieni. Komisija paredz jau 2022. gadā izvirzīt priekšplānā pirmās no šīm jaunajām darbībām, un tā veicinās ciešu sadarbību un koordināciju starp attiecīgajiem dalībniekiem un aktīvi uzraudzīs progresu, lai dzelzceļš spētu īstenot savu svarīgo uzdevumu pārejā uz klimatneitrālu Eiropu.