

### Reģionu komitejas atzinums

- par Komisijas paziņojumu – Turpmākā Eiropas dzelzceļu sistēmas integrācija: trešā dzelzceļu pakete
- par Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEC par Kopienas dzelzceļu uzņēmumu attīstību
- par Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu par vilcienu brigāžu, kas apkalpo lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu tīklā, sertificēšanu
- par Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu par starptautisko dzelzceļu pasažieru tiesībām un pienākumiem
- par Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par kompensāciju gadījumos, kad netiek ievērotas noligtās kvalitātes prasības attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem

(2005/C 71/07)

REĢIONU KOMITEJA,

**ņemot vērā** Komisijas paziņojumu – Tālāka Eiropas dzelzceļa sistēmas integrācija: trešā dzelzceļu pakete – COM (2004) 140 galīgā red., Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEC par Kopienas dzelzceļu uzņēmumu attīstību – COM (2004) 139 galīgā red.- 2004/0047 (COD), Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par vilcienu brigāžu, kas apkalpo lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu tīklā, sertificēšanu – COM (2004) 142 galīgā red. 2004/0048 (COD), Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par starptautisko dzelzceļu pasažieru tiesībām un pienākumiem – COM (2004) 143 galīgā red. 2004/0049 (COD), un Priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par kompensāciju gadījumos, kad netiek izpildītas noligtās kvalitātes prasības attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem – COM (2004) 144 galīgā red. 2004/0050 (COD),

**ņemot vērā** Padomes 2004. gada 28. aprīļa Lēmumu apspriesties šajā jautājumā ar Reģionu komiteju saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 265. panta pirmo punktu un 71. pantu,

**ņemot vērā** tās priekšsēdētāja 2004. gada 19. jūnija Lēmumu uzdot Teritoriālās kohēzijas politikas komisijai izstrādāt atzinumu šajā jautājumā,

**ņemot vērā** savu iepriekšējo atzinumu par priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu par Transeiropas parastās dzelzceļu sistēmas savietojamību (COM (1999) 617 galīgā red. – 1999/0252 COD (CdR 94/2000 galīgā red.)<sup>(1)</sup>),

**ņemot vērā** savu iepriekšējo atzinumu par Komisijas paziņojumu: Virzībā uz integrētu Eiropas dzelzceļu darbības sfēru - (COM (2002) 18 galīgā red. (otrā dzelzceļu pakete) (CdR 97/2002 galīgā red.)<sup>(2)</sup>),

**ņemot vērā** savu iepriekšējo atzinumu par Balto grāmatu: Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt (COM (2001) 370 galīgā red.) (CdR 54/2001 galīgā red.)<sup>(3)</sup>,

**ņemot vērā** savu iepriekšējo atzinumu par priekšlikumu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par Kopienas finanšu palīdzības piešķiršanu, lai uzlabotu kravas transporta sistēmas apkārtējās vides prasību ievērošanu – Marco Polo (COM (2002) 54 galīgā red. – 2002/0038 COD) (CdR 103/2002 galīgā red.)<sup>(4)</sup>,

<sup>(1)</sup> OV C 317, 2000. gada 6. novembrī, 22. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 66, 2003. gada 19. martā, 5. lpp.

<sup>(3)</sup> OV C 192, 2002. gada 12. augustā, 8. lpp.

<sup>(4)</sup> OV C 278, 2002. gada 14. novembrī, 15. lpp.

**ņemot vērā** savu iepriekšējo atzinumu par Koridoriem un TEN-T: izaugsmes ietekmes līdzekli un Eiropas kohēzijas vektoru, kā arī par Komisijas paziņojumu attiecībā uz Eiropas-Vidusjūras transporta tīkla attīstību (COM (2003) 376 galīgā red.) (CdR 291/2003 galīgā red.) (5),

**ņemot vērā** savu atzinuma projektu (CdR 161/2004 rev.2), kuru 2004. gada 24. septembrī pieņēmusi Teritoriālās kohēzijas politikas komisija (Ziņotājs: Bernard Soulage kgs, Reinas reģiona viceprezidents (FR, ESP)),

tā kā

- 1) Dzelzceļa pasažieru un kravas transporta attīstība ir ļoti svarīgs nosacījums integrētas Eiropas izveidē, kā arī nozīmīgs ekonomiskās izaugsmes avots;
- 2) Sakārtota veida meklējumi, kā padarīt pieejamus dzelzceļa transporta tirgus, būtu papildu vērtība šī attīstības mērķa sasniegšanā, it īpaši starptautiskajā līmenī;
- 3) Jebkurā solī pretim tirgu integrācijai un pieejamībai jāatceras trīs sekojošie apsvērumi: pakalpojuma kvalitāte; pasažieru un pārvadāto preču drošība; lietotāju un apkalpotu jomu tiesības,

**savā 57. plenārajā sesijā 2004. gada 17. un 18. novembrī (17. novembra sēdē), vienbalsīgi pieņēma šādu atzinumu:**

## 1. Reģionu komitejas viedokļi

*Uz iekšējā tirgus izveidi dzelzceļa pakalpojumos*

Lai gan Komiteja atzīst priekšlikumus par pieņemamiem principā, jānoskaidro daudzi jautājumi gan attiecībā uz dalībvalstu un attiecīgo reģionālo/vietējo iestāžu darbību, gan attiecībā uz Komisijas ierosināto noteikumu apjomu, sfēru un raksturu. Reģionu komiteja ļoti vēlas pārliecināties, lai dzelzceļu reforma tiktu ieviesta tādā veidā, kas uzlabotu dzelzceļa pakalpojumus, tādējādi palielinot dzelzceļu konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem un nodrošinot dzelzceļa transporta operatoru ekonomisko dzīvotspēju.

### REĢIONU KOMITEJA

1.1 **apsveic** centienus, kas izdarīti, lai sekmētu un īstenotu integrētu Eiropas dzelzceļu jomu – nepieciešamu priekšnosacījumu šī transporta veida dinamisma atjaunošanā ilgtspējīgas transporta politikas Eiropas Savienībā izpratnē, kā aprakstīts Baltajā grāmatā;

1.2 **visumā atbalsta** Komisijas centienus sekmēt patiesa iekšējā tirgus izveidi dzelzceļa pakalpojumos attiecībā gan uz pasažieru, gan kravas transportu saskaņā ar Eiropas Parlamenta lēmumiem. Izvirzītie priekšlikumi kā daļa no trešās dzelzceļu paketes ir izstrādāti, lai uzlabotu kravas pakalpojumu kvalitāti un pakāpeniski padarītu pieejamu pasažieru transporta tirgu visā ES, sākot ar starptautisko pasažieru apkalpošanu;

1.3 **uzskata**, ka starptautiskajā pasažieru transporta sfērā reģionus savienošās ātrgaitas satiksmes pakalpojumu attīstība

ir iniciatīva, kas jāveicina, ievērojot ilgtspējīgu attīstību, tomēr tai jābūt daļai no plāna, kas nodrošina reģionus ar augstas kvalitātes pakalpojumu, balstītu uz regulāriem grafikiem;

1.4 **vēlas** veicināt pārrobežu pakalpojumu attīstību regulāras satiksmes tirgū, kam ir ļoti liela nozīme. Attiecīgajiem reģioniem jāatvieglo savstarpējās vienošanās iespējas, lai garantētu augstu kvalitātes līmeni un pakalpojumu dzīvotspēju;

1.5 **lielu uzmanību vērs** arī uz reģionālo plānošanu un vienlīdzīgu piekļuvi dažādiem reģioniem. Šajā sakarā Komiteja cer, ka tiks veikti visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu to, ka jaunu dzelzceļa operatoru ienākšana nenoved pie nerenatālo maršrutu slēgšanas, kas šobrīd tiek uzturēti, izmantojot tarifu izlīdzināšanu.

Iespējams identificēt divus apdraudējumus:

— pirmais attiecas uz perifēriem vai izolētiem reģioniem, kas varētu atklāt, ka ir izslēgti no šiem pakalpojumiem, ja vienīgi operatoram būtu iespēja noteikt to raksturlielumus. Turklāt dažus starpreģionālos maršrūtus, kas nav valsts pakalpojumu līgumu priekšmets, varētu vājināt ar starptautisko pakalpojumu starpniecību, izmantojot pieturas, kurās ir vislielākā satiksme un kuras tādējādi dod vislielāko peļņu;

— otrs attiecas uz apstākļiem drošības noteikumu piemērošanā posmos (it īpaši reģionālajos), kas ir valsts pakalpojumu līgumu priekšmets;

(5) 2004. gada 30. aprīļa OV C 109, 10. lpp.

1.6 **norāda**, ka dzelzceļa drošības jautājums ir izšķirošs, kā ir atzīmēts paskaidrojošajā memorandā, un ka nedrīkst pieļaut to, lai zemo izmaksu pārvadātāju parādīšanās mazinātu drošības prasības attiecībā uz lietotājiem (vadītāju apmācība un licences, ritošā sastāva un ekspluatācijas noteikumu novecojušais stāvoklis). Tas ir vēl jo svarīgāk, ievērojot, ka kabotāžas atļaušana novedīs pie satiksmes sajaukuma, it īpaši reģionālajos maršrutos, kur valsts pakalpojumu līgumi vairumā gadījumu pieprasa augsta līmeņa drošību. Turklāt kabotāžas atļaušana novedīs *de facto* pie dažu nacionālo dzelzceļu tirgus segmentu liberalizācijas, un ir svarīgi nodrošināt, lai tirgus atvēršana konkurencei šādā veidā nevājinātu to nacionālo maršrutu ekonomisko dzīvotspēju, kas nav valsts pakalpojumu līgumu priekšmets;

1.7 **apstiprina** savu atbalstu to reformu izvērtēšanas procedūrām, kas uzsāktas dzelzceļu sektorā, lai nodrošinātu to, ka tās noved pie uzlabotu pakalpojumu (pakalpojumu sniegšanas, līmeņa, pakalpojumu kvalitātes, drošības, izmaksām) nodrošināšanas. Raugoties no šāda viedokļa, Komiteja vēlas uzzināt, vai ierosinātais darba grafiks ir piemērots, jo tas nedod iespēju būtiskai iepriekšējo reformu izvērtēšanai.

*Vilcienu vadītāju sertificēšana Kopienas dzelzceļu tīklā*

REĢIONU KOMITEJA

1.8 **atbalsta** Komisijas iniciatīvu, kas paredzēta vadītāja sertifikāta ieviešanai, ko veido divas daļas: 1) ES licence, kas ir derīga visā ES teritorijā ko izsniedz valsts iestāde vai kāda tās uzdevumā darbojošās iestāde un kas pieder vadītājam, un 2) saskaņots papildu sertifikāts, kas atspoguļo īpašas atļautā pakalpojuma prasības, kam būtu ierobežots derīguma termiņš un ko izsniegtu tā dzelzceļa uzņēmēj sabiedrība, kas vadītāju nodarbina;

1.9 **atzīmē**, ka šie nosacījumi bija partneru (Eiropas Dzelzceļu sabiedrība un Eiropas Transporta darbinieku federācija) konsultāciju priekšmets, un tie garantē brīvu nodarbināto pārvietošanos Kopienā;

1.10 **apstiprina**, ka stingru drošības noteikumu formulējums ir būtisks priekšnoteikums, ņemot vērā mērķi panākt dzelzceļu tīklu savietojamību. Ierosinātā saskaņošana ir nepieciešamība, ievērojot plašo valsts likumu dažādību attiecībā uz vadītāju sertificēšanu. Fiziskās un psiholoģiskās piemērotības novērtēšana, regulāras pārbaudes, kompetences līmeņa un kopīgas valodas pamatzināšanu kontrole ir būtiska garantija augsta līmeņa dzelzceļu drošībā;

1.11 **atbalsta** pakāpenisku jauno noteikumu ieviešanu, kas sākotnēji attieksies tikai uz vilcienu vadītājiem starptautiskajos

maršrutos, bet vēlāk, pēc novērtēšanas, tiks piemēroti attiecībā uz visiem vilcienu vadītājiem.

*Starptautiskā dzelzceļa pasažieru tiesības un pienākumi*

REĢIONU KOMITEJA

1.12 **apsveic** Komisijas iniciatīvu noteikt likumus attiecībā uz starptautiskā dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem saskaņā ar tiem likumiem, kas noteikti gaisa transporta sektorā. Tas iezīmē soli pretim veselīgai konkurencei dažādu transporta veidu starpā;

1.13 **cer**, ka ierosinātie pasākumi tiks izvērtēti attiecībā uz dalībvalstu kabotāžas pakalpojumiem, kas radīti pašreizējās likumdošanas sistēmā;

1.14 **atzīmē**, ka lietotāju un vietējo sabiedrību pārstāvji nav pietiekami ņemti vērā procedūrās, kuras, iespējami, tiks ieviestas.

*Kompensācija gadījumos, kad netiek ievērotas kvalitātes prasības attiecībā uz dzelzceļa kravas pārvadājumiem*

REĢIONU KOMITEJA

1.15 **atzīmē**, ka dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgus daļa ir samazinājusies, jo ir palielinājušās klientu prasības augstākas kvalitātes, precīzāku piegāžu u.tml. izpratnē;

1.16 **uzskata**, ka pasākumi dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu sniegto pakalpojumu kvalitātes uzlabošanā ir īpaši svarīgi un ka bez šādiem pasākumiem dzelzceļa kravas pārvadājumu skaits turpinās samazināties;

1.17 **atzīmē** Komisijas centienus palielināt dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgus daļu joprojām sarežģītajos apstākļos. Operatoru sniegto pakalpojumu kvalitātes uzlabošana noteikti ir viens no veidiem, kā iegūt klientu uzticību un piesaistīt jaunus klientus.

1.18 **jautā**, vai Komisijai būtu šis sektors jāregulē, kad operatori ar saviem klientiem ir līgumattiecības, kuros kvalitātes prasības ir daļa no nolīguma nosacījumiem. Draudi ir tajā apstākļi, ka regulai varētu būt pretēja ietekme, it īpaši, ja kvalitātes prasības noved pie augstākām pakalpojuma izmaksām, kamēr sauszemes transports joprojām var brīvi ieviest savstarpēji norunātas prasības. Tas ir vēl jo sāpīgāks temats dzelzceļa operatori jaunajās dalībvalstīs, it īpaši, ja Komisija neregulē kvalitātes prasības pēc tāda paša principa attiecībā uz visiem transporta veidiem.

## 2. Reģionu komitejas ieteikumi

### REĢIONU KOMITEJA

2.1 **lūdz** ierosināto darba grafiku pārveidot, lai atstātu iespēju nepieciešamajai iepriekšējo reformu izvērtēšanai un jo īpaši tādēļ, lai šajā izvērtējumā varētu ņemt vērā šo reformu prasītās izmaiņas jaunajās dalībvalstīs un nomaļajos reģionos;

2.2 **aicina** sniegt precīzāku starptautisko pakalpojumu definīciju, ieskaitot prasību, ka galastacijām katrā valstī, uz kuru attiecas starptautiskie pakalpojumi, jābūt izvietotām vismaz vienā no lielākajiem pilsētu centriem. "Starptautisko pasažieru pakalpojumu" definīcija, kas ierosināta direktīvas projekta (COM (2004) 139 galīgā red.) 1. punktā aprobežojas ar vienu kritēriju, proti, "vilciens šķērso vismaz vienu robežu". Šīs definīcijas vienkāršība varētu novest pie normai neatbilstošas uzvedības (*spekulatīvs izmantotājs*), jo ar pirmās stacijas apkalpošanu otrā robežas pusē būtu pietiekami, lai iegūtu starptautiska pakalpojuma statusu, lai gan praktiski viss apgrozījums tiktu veidots tikai vienā valstī. Šāda prakse novestu *de facto* pie attiecīgās valsts nacionālā tirgus atvēršanas;

2.3 **lūdz** precizēt dalībvalstu un vietējo un reģionālo iestāžu lomu ierosinātā starptautiskā pakalpojuma raksturlielumu (pakalpojumu skaits, pieturu skaits, biežums, periodiskums, braukšanas maksa iekšzemes maršrutos) noteikšanā;

2.4 **ierosina**, ka direktīvas projekta redakcija būtu jākonkretizē tā, lai tiktu paredzēts, ka kabotāžas pakalpojuma ierobežojumus var uzlikt gan viena varas iestāde, ja maršruts, kurā jāievēro valsts pakalpojuma līgums, ir tās kā operatora instances atbildības jomā, gan arī direktīvā 2001/14/EK minētā regulētājinstance;

2.5 **iesaka** definēt nosacījumus, kas regulē starptautisko pakalpojumu darbību, lai atspoguļotu ierosināto pakalpojumu raksturu. Nosacījumi attiecībā uz šādu pakalpojumu dzīvotspēju, prasītās braukšanas maksas un pakalpojuma līmeņi ir atkarīgi no sniedzamo pakalpojumu rakstura. Piemēram, ir

grūti *a priori* iztēloties, pastāvot vieniem un tiem pašiem noteikumiem attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem, kas savieno divus kaimiņu reģionus, satiksmi ātrgaitas maršrutā starp, teiksim, Londonu un Marseļu, nakts satiksmi starp Hamburgu un Čīrihi un sezonālu satiksmi starp Parīzi un Venēciju;

2.6 **ierosina** izdarīt atsauci uz to ietekmi, kāda starptautisku dzelzceļa pakalpojumu tirgus atklāšanai būtu uz starptautiskajiem autobusu maršrutiem, it īpaši tarifu brīvības izteiksmē noteikt šo maršrutu braukšanas maksas (vai šim uzņēmējdarbībai ir tiesības arī uz valsts kobotāžu?);

2.7 **uzstāj**, ka ir nepieciešams noskaidrot nosacījumus, saskaņā ar kuriem jaunajiem starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem būtu vai nebūtu iespējams brīvi noteikt tarifus – it īpaši kabotāžas klientiem –, lai novērstu konkurences izkropļošanu attiecībā uz valstu operatoriem, kad pēdējiem šādas brīvības nav;

2.8 **ierosina** noteikt jauno pakalpojumu darbības ilgumu saskaņā ar peļņu no kapitāla ieguldījuma. Tādēļ, lai izvairītos no pakalpojumu snieguma nepastāvības šajā nozarē, ir svarīgi, lai iesaistītajām pusēm tiktu nodrošinātas garantijas;

2.9 **prasa**, lai vilcienu brigāžu saskaņotajā papildu sertifikātā būtu ietverta katras tās valsts valodas prasība, kuru šķērso maršruts;

2.10 **pastāv** uz to, lai nosacījumi attiecībā uz pasažieru kompensāciju, kādus piemēro dzelzceļa transportā, it īpaši attiecībā uz vilcienu kavēšanos, būtu vienādi ar tiem nosacījumiem, kādus piemēro gaisa satiksmes sektorā (kompensācijas termiņš un līmenis);

2.11 **atzīmē**, ka šajos jautājumos ir ieinteresēts arvien pieaugošs skaits vietējo un reģionālo iestāžu un tādēļ ir ļoti svarīgi, lai to pārstāvji tiktu iesaistīti visās valsts vai kopienas institūcijās, kas ir atbildīgas par šo pasākumu īstenošanu.

Briselē, 2004. gada 17. novembrī

Reģionu komitejas

prezidents

Peter STRAUB