

DZELZCEĻA TRANSPORTS

ES dzelzceļa transporta politika ir vērsta uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi. Desmit gadu laikā pēc dzelzceļa nozares atvēršanas konkurencei 2001. gadā ir pieņemtas trīs tiesību aktu paketes un vienreiz tiesību aktu pakete tikusi pārstrādāta. Ceturtā pakete, ar ko paredzēts pabeigt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas izveidi, tika pieņemta 2016. gada aprīlī (tehniskais pīlārs) un 2016. gada decembrī (tirgus pīlārs).

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 1. punkts.

Kopējās transporta politikas mērķis ir aizsargāt konkurenci un pakalpojumu sniegšanas brīvību. Tam nepieciešama tehnisko, administratīvo un drošības noteikumu saskaņošana, kas ir obligāts priekšnoteikums dažādu valstu dzelzceļa sistēmu savstarpējai izmantojamībai. Var nākties zināmā mērā saskaņot arī vides un patērētāju aizsardzības pasākumus, lai novērstu konkurences izkropļojumus un atvieglotu jaunu uzņēmumu ienākšanu tirgū.

Komisija savā 2011. gada Baltajā grāmatā "[Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu](#)" noteica mērķi līdz 2050. gadam panākt, lai vairums pasažieru vidēji garā attālumā tiktu pārvadāti ar vilcienu. Vidējā termiņā (līdz 2030. gadam) būtu jātrīskāršo ātrgaitas dzelzceļa tīkla kopgarums un jā saglabā blīvs dzelzceļa tīkls visās dalībvalstīs. Ilgtermiņā būtu jāpabeidz ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla izveide.

Kā teikts 2020. gada [Ilgtermiņā un viedas mobilitātes stratēģijā](#): "Eiropas zaļā kursa satvarā pausts aicinājums būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, kas patlaban tiek pārvadātas pa autoceļiem, pārvirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. (...) Tādēļ steidzami jārikojas, jo līdz šim panāktais progress ir ierobežots: piemēram, dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars iekšzemes pārvadājumos līdz 2018. gadam bija sarucis līdz 17,9 % (2011. gadā tas bija 18,3 %)."

SASNIEGUMI

A. Savstarpēja izmantojamība

Ar 1996. gada 23. jūlija [Direktīvu 96/48/EK](#) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un 2001. gada 19. marta [Direktīvu 2001/16/EK](#) par parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā uzsāka procesu, kura mērķis ir radīt iespēju saskaņoti izmantot dalībvalstu dažādās dzelzceļa sistēmas un nodrošināt netraucētu un drošu pāreju no vienas valsts dzelzceļa tīkla citas valsts dzelzceļa tīklā. Šo direktīvu satvarā ir izstrādāti vairāki tehniskie risinājumi (t. s. savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas).

Abas minētās direktīvas tika grozītas un atjauninātas ar 2004. gada 29. aprīļa [Direktīvu 2004/50/EK](#). Direktīvas darbības jomu paplašināja, attiecinot to uz Eiropas parasto dzelzceļa tīklu, lai ņemtu vērā prasības, ko radīja dzelzceļa tīkla pilnīga atvēršana

valsts un starptautiskā mēroga kravu pārvadājumu pakalpojumiem (2007. gada janvārī) un starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem (2010. gada janvārī). Ar 2008. gada 17. jūnija [Direktīvu 2008/57/EK](#), kas vēlāk grozīta ar [Direktīvu 2009/131/EK](#) un [Direktīvu 2011/18/ES](#), iepriekš pieņemtās direktīvas tika pārstrādātas un apvienotas vienā dokumentā. Pēc tam ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes satvarā ar 2016. gada 11. maija [Direktīvu \(ES\) 2016/797](#) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā tika pārstrādāta arī Direktīva 2008/57/EK.

Kopš 2007. gada 1. janvāra valsts un starptautiskā mēroga kravu pārvadājumi ir pilnībā atvērti konkurencei. Lai labāk izmantotu starptautisko kravu pārvadājumu tīklu un uzlabotu šā tīkla savstarpējo izmantojamību, ES 2010. gada 22. septembra [Regulā \(ES\) Nr. 913/2010](#) par ES dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem noteica deviņus šādus Eiropas kravu pārvadājumu koridorus. Tas tika darīts nolūkā uzlabot dzelzceļa konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem kravu pārvadājumu veidiem, ko veic, šķērsojot vairākas dalībvalstis. Regula (ES) Nr. 913/2010 tika grozīta ar 2013. gada 11. decembra [Regulu \(ES\) Nr. 1316/2013](#), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu 2014.–2020. gadam. 2015. gadā Regula (ES) Nr. 1316/2013 tika grozīta ar 2015. gada 25. jūnija [Regulu \(ES\) 2015/1017](#) par Eiropas Stratēģisko investīciju fondu, Eiropas Investīciju konsultāciju centru un Eiropas Investīciju projektu portālu. Komisijas priekšlikuma [COM\(2016\)0597](#) mērķis bija pagarināt Eiropas Stratēģisko investīciju fonda darbības termiņu, kā arī ieviest minētā fonda un Eiropas Investīciju konsultāciju centra tehniskus uzlabojumus, un šis tiesību akts stājās spēkā 2017. gada 16. oktobrī.

Pieņemot ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi, 1969. gada 26. jūnija [Regula \(EEK\) Nr. 1192/69](#) par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos tika atcelta un aizstāta ar 2016. gada 14. decembra [Regulu \(ES\) 2016/2337](#). Ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi tika grozīta arī 2007. gada 23. oktobra [Regula \(EK\) Nr. 1370/2007](#) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus. Ar 2016. gada 14. decembra [Regulu \(ES\) 2016/2338](#) (kas zināma arī kā Sabiedrisko pakalpojumu saistību regula) tika grozīta [Regula \(EK\) Nr. 1370/2007](#) attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu.

2023. gada 8. septembrī Komisija publicēja [savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas](#) jeb pārskatītu tehnisko standartu kopumu, kura mērķis ir uzlabot dzelzceļa pārrobežu savstarpējo izmantojamību.

2023. gada 7. novembrī Komisija nāca klajā ar priekšlikumu direktīvai [par dažādu transporta veidu, tostarp dzelzceļa, savstarpējas izmantojamības uzlabošanu](#), lai padarītu kravu pārvadājumus ilgtspējīgākus, uzlabojot intermodālo kravu pārvadājumu konkurētspēju. Parlamentam nākamajā sasaukumā jāpauž viedoklis par šo priekšlikumu.

B. Eiropas Savienības Dzelzceļa un dzelzceļa drošības aģentūra

Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūru (ERA), kuras galvenā mītne atrodas Lillē (Francijā), un dažas struktūrvienības — Valansjēnā (arī Francijā), izveidoja ar [Regulu \(EK\) Nr. 881/2004](#) (2004. gada 29. aprīlis), lai uzlabotu ES dzelzceļa tīkla savstarpējo izmantojamību un drošību. Aģentūrai pašai lemšanas pilnvaru nav, taču tā palīdz izstrādāt Komisijas lēmumu priekšlikumus Eiropas dzelzceļa tīkla jomā un kopēju

drošības mērķu noteikšanā. [Regula \(ES\) 2016/796](#) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 paredz, ka nolūkā veicināt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas turpmāku attīstību un efektīvu darbību, garantēt augstu dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības līmeni un uzlabot dzelzceļu konkurētspēju, ERA tagad ir vienīgā iestāde, kas ir pilnvarota izdot atļaujas riteklēm (lokomotīvēm un vagoniem), ko izmanto pārrobežu ekspluatācijai, un vienotos drošības sertifikātus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas vairākās dalībvalstīs. [Parlamenta normatīvajā rezolūcijā par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā](#) (sk. D punktu) ierosināts uzticēt ERA virkni jaunu pienākumu. Šie pienākumi būs jāapstiprina pēc regulas pieņemšanas.

Eiropas Revīzijas palāta ziņoja, ka Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) pilnīga izvērsšana pamattīklā pašlaik atpaliek no grafika un netiks pabeigta līdz 2030. gadam, galvenokārt tāpēc, ka trūkst koordinācijas starp dalībvalstīm. Tāpēc Revīzijas palāta sniedza dažus ieteikumus konstatēto problēmu risināšanai.

Šajā sakarībā Komija pieņēmusi [Īstenošanas regulu \(ES\) 2023/1693](#) (2023. gada 10. augusts), ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2019/773 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

C. Sociālās jomas tiesību aktu saskaņošana

Padomes 2005. gada 18. jūlija [Direktīva 2005/47/EK](#) paredz nodarbināšanas nosacījumus attiecībā uz mobilajiem darbiniekiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa nozarē. Tās pamatā ir ES dzelzceļa nozares sociālo partneru noslēgta vienošanās. Turklāt 2007. gada 23. oktobra [Direktīvas 2007/59/EK](#) mērķis ir saskaņot minimālās prasības attiecībā uz ES nodarbināto lokomotīvu un vilcienu vadītāju kvalifikāciju un sertifikāciju. Tā paredz, ka visiem vilcienu vadītājiem ir jābūt saņēmušiem apliecību un saskaņotu papildu apmācības sertifikātu.

Komisija plāno pārskatīt Direktīvu 2007/59/EK par vilcienu vadītāju sertifikāciju ES. Pēc novērtējuma veikšanas tā konstatēja daudzas jomas, kurās direktīvu varētu vienkāršot un uzlabot tās efektivitāti.

D. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļuve infrastruktūrai

Ar [Direktīvu 2001/13/EK](#) (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Direktīvu 95/18/EK, tika noteikti dzelzceļa nozares darbības nosacījumi (drošības, tehniskie, ekonomiskie un finansiālie), kas piemērojami visā ES, un ieviesta kravu pārvadājumu pakalpojumu atļauju piešķiršanas procedūra Eiropas pārrobežu dzelzceļa tīklā.

2023. gada 11. jūlijā Komisija nāca klajā ar [priekšlikumu regulai](#) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, ar ko groza [Direktīvu 2012/34/ES](#) un atceļ [Regulu \(ES\) Nr. 913/2010](#). Priekšlikuma mērķis ir panākt dzelzceļa sliežu ceļu optimālu izmantošanu un palielināt punktualitāti un uzticamību, kas palīdzēs samazināt ar transportu saistītās emisijas. 2024. gada 12. martā Parlaments pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā. Iestāžu sarunas sāksies nākamajā sasaukumā, kad Padome būs pieņēmusi savu nostāju par šo priekšlikumu.

Ar 2012. gada 21. novembra [Direktīvu 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, tika aizstāta un atcelta [Direktīva 95/18/EK](#) un [Direktīva 2001/13/](#)

[EK](#). Tādējādi vienā dokumentā apvienoja galvenos principus, kuri piemērojami dzelzceļa attīstīšanā (cita starpā pievēršoties infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu nošķiršanai), dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanā un maksas par infrastruktūras lietošanu noteikšanā.

Ceturtnā dzelzceļa tiesību aktu pakete tika izstrādāta, lai pabeigtu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi un uzlabotu tās savstarpējo izmantojamību. 2016. gada 14. decembrī tika pieņemta [Direktīva \(ES\) 2016/2370](#) (Pārvaldības direktīva), ar to grozot Direktīvu 2012/34/ES attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību.

Ar 2004. gada 29. aprīļa [Direktīvu 2004/49/EK](#), ar ko paredz, ka visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāsaņem drošības sertifikāti, lai varētu izmantot infrastruktūru, tika grozīta arī 1995. gada 19. jūnija [Direktīva 95/18/EK](#) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu. Ar 2008. gada 16. decembra [Direktīvu 2008/110/EK](#) (Dzelzceļu drošības direktīva) tika grozīta Direktīva 2004/49/EK. Ceturtnā dzelzceļa tiesību aktu paketes satvarā ar 2016. gada 11. maija [Direktīvu \(ES\) 2016/798](#) par dzelzceļa drošību tika atcelta Direktīva 2008/110/EK.

2021. gada decembrī Komisija pieņēma [rīcības plānu par tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pārvadājumu veicināšanu](#). Tā mērķis ir uzlabot dzelzceļa infrastruktūru un palielināt ātrgaitas dzelzceļa jaudu un investīciju atbalstu dzelzceļam, lai sasniegtu ES mērķi līdz 2030. gadam divkārtot ātrgaitas dzelzceļa satiksmi un līdz 2050. gadam to trīskārtot.

E. Dzelzceļa troksnis

2002. gada 25. jūnija [Direktīva 2002/49/EK](#) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību nodrošina pamatu ES pasākumu pieņemšanai, lai mazinātu dzelzceļa transportlīdzekļu un infrastruktūras radīto troksni, un tās rezultātā tika 2003. gadā tika pieņemtas īpašas pamatnostādnes, kas stājās spēkā 2006. gada jūnijā. 2011. gada aprīlī ar jaunu Komisijas lēmumu tika pārskatītas savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas dzelzceļa sistēmas ritošajam sastāvam. 2008. gada 8. jūlijā Komisija publicēja [paziņojumu "Dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas pasākumi attiecībā uz esošo transportlīdzekļu parku"](#) (COM(2008)0432), kurā izvirzīja mērķi līdz 2015. gadam modernizēt visus kravas vagonus. Lai mudinātu dzelzceļa uzņēmumus aprīkot savus vagonus ar klusākām bremsēm, [Direktīva 2012/34/ES](#) arī paredz jaunu nodevu iekasēšanas sistēmu atbilstoši trokšņa līmenim (Eiropas vilcienu kustības vadības sistēma (ETCS)). Šajā kontekstā tika pieņemta Komisijas [Istenošanas regula \(ES\) 2015/429](#), lai palīdzētu ES valstīm noteikt maksu par piekļuvi sliežu ceļiem atkarībā no kravas vilcienu radītā trokšņa, paredzot iespēju "klusajiem" vilcieniem piemērot mazāku maksu.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments ir izmantojis savas leģislatīvās pilnvaras, lai atbalstītu lielāko daļu Komisijas priekšlikumu par tiesību aktu saskaņošanu, vienlaikus ar savām rezolūcijām uzsverot dažus īpašus aspektus. Nesen pieņemti vairāki šādi dokumenti.

- 2020. gada 15. decembrī Parlaments apstiprināja iestāžu nolīgumu, ar ko [2021. gadu pasludināja par Eiropas Dzelzceļa gadu](#). Saskaņā ar šo ziņojumu

Eiropas gada ietvaros veicamie pasākumi bija arī iniciatīvas, ar ko uzsver dzelzceļa būtisko nozīmi transportā no izbraukšanas vietas līdz galamērķim un ar ko veicina dzelzceļa izmantošanu gan darījumu braucieniem, gan iedzīvotāju svārstsatiksmei.

- Rezolūcijā [“Dzelzceļu drošība un signalizācija – ERTMS izvēršanas pašreizējā stāvokļa novērtēšana”](#), kas pieņemta 2021. gada 7. jūlijā, Parlaments sniedz vairākus ieteikumus, lai risinātu galvenās problēmas, kas konstatētas saistībā ar ERTMS ieviešanu, un lūdz Komisiju ieviest regulatīvu noteikumu, lai nodrošinātu, ka ERTMS valsts īstenošanas plāni ir juridiski saskaņoti ar ES tiesību aktos noteiktajiem saistošajiem ERTMS izvēršanas mērķiem.
- Pēc Transporta un tūrisma komitejas ziņojuma Parlaments 2022. gada decembrī pieņēma [rezolūciju par Komisijas rīcības plānu tālsatiksmes un pārrobežu dzelzceļa transporta pasažieru pārvadājumu veicināšanai](#). Parlaments atbalsta rīcības plānu, taču aicina cita starpā paātrināt jaunu dzelzceļa līniju būvniecību un par prioritāti noteikt investīcijas pārrobežu un tālsatiksmes ātrgaitas dzelzceļa savienojumu attīstībā.

REAKCIJA UZ COVID-19 UZLIESMOJUMU

1. Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem

[Pārskatā par valsts atbalsta noteikumiem, kas piemērojami sauszemes transporta nozarei Covid-19 uzliesmojuma laikā](#), Komisijas dienesti ieteica dalībvalstīm slēgt sabiedrisko pakalpojumu līgumus par dzelzceļa kravu pārvadājumiem publiskā iepirkuma direktīvu izpratnē, ja veidojas situācijas, kad nepieciešama ātra rīcība. Turklāt bija piemērojami vienotie noteikumi par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem. Tie reglamentē nosacījumus, saskaņā ar kuriem var piešķirt kompensāciju par vispārējas tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem. Ja tiek ievērotas visas prasības, paziņošana saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem nebija nepieciešama.

[Regulas \(ES\) 2020/1429](#) mērķis bija uz laiku atcelt noteikumus, kas paredzēti Direktīvā 2012/34/ES, ļaujot valstu iestādēm un dzelzceļa nozares pārstāvjiem vieglāk tikt galā ar vairākām Covid-19 pandēmijas negatīvajām sekām: atcelt, samazināt vai atlikt maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, kas maksājama par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī atcelt maksu par rezervēšanu. Šī regula skāra pārskata periodu līdz 2020. gada 31. decembrim.

2. Transponēšanas termiņu pagarināšana

Pandēmijas smago seku dēļ transporta uzņēmumi un operatori, kā arī citas attiecīgās personas varēja nespēt nokārtot formalitātes vai veikt procedūras, kas vajadzīgas konkrētu ES tiesību aktu noteikumu izpildei. [Regula \(ES\) 2020/698](#) attiecas uz 12 tiesību aktu (direktīvu un regulu) piemērošanu visos transporta veidos, tostarp dzelzceļa transportā, un ar to pagarināja termiņus, kas noteikti sertifikātu, licenču vai atļauju atjaunošanai vai pagarināšanai un atliek dažas periodiskās pārbaudes un mācības. Šo tiesību aktu Parlaments apstiprināja 2020. gada maijā. Ar [Direktīvu \(ES\) 2020/700](#) uz trim mēnešiem (no 2020. gada 16. jūnija līdz 16. septembrim) atlika Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā un Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību galīgo transponēšanas

periodu, ņemot vērā, ka 2019. gadā abas direktīvas bija transponējušas tikai astoņas dalībvalstis. Direktīvu (ES) 2020/700 Parlaments un Padome pieņēma 2020. gada maijā. Nolūkā papildināt pašreizējo regulējumu dzelzceļa transporta jomā 2020. gada septembrī Parlaments [pieņēma priekšlikumu regulai ar ko, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum](#).

2022. gada maijā Komisija pieņēma paziņojumu par [ārkārtas rīcības plānu transporta nozarei](#), kurā iekļautas Covid-19 pandēmijas laikā gūtās mācības un sniegti norādījumi Eiropas pasažieru un kravu pārvadātājiem ar mērķi labāk sagatavot nozari neparedzētiem notikumiem un saglabāt vienoto tirgu.

Olena Kuzhym / Davide Pernice

04/2024