



GELEŽINKELIŲ TRANSPORTAS

Europos geležinkelių transporto politikos tikslas – sukurti bendrą geležinkelių transporto erdvę. Nuo 2001 m., kai geležinkelių sektorių pradėta atverti konkurencijai, per dešimt metų buvo priimti trys teisės aktų rinkiniai ir vienas dokumentas išdėstytas nauja redakcija. Ketvirtasis teisės aktų rinkinys, skirtas bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimui užbaigti, buvo priimtas 2016 m. balandžio mėn. (techninis ramstis) ir 2016 m. gruodžio mėn. (rinkos ramstis).

TEISINIS PAGRINDAS IR TIKSLAI

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 1 dalis. Bendros transporto politikos tikslas – užtikrinti konkurenciją ir laisvę teikti paslaugas. Tam reikia suderinti technines, administracines ir saugumo taisykles, kurios būtinos, kad būtų užtikrintas įvairių nacionalinių geležinkelių sistemų sąveikumas. Siekiant išvengti konkurencijos iškreipimo ir naujoms įmonėms sudaryti palankesnes sąlygas patekti į rinką, taip pat gali reikėti tam tikru mastu suderinti aplinkos arba vartotojų apsaugos priemonės.

Komisija savo 2011 m. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ ([COM\(2011\) 0144](#)) nustatė tikslą užtikrinti, kad iki 2050 m. didžioji keleivių vežimo vidutiniais nuotoliais dalis būtų vykdoma traukiniais. Vidutinės trukmės laikotarpiu (iki 2030 m.) dabartinio greitųjų geležinkelių tinklo ilgis turėtų būti padidintas trigubai, o visose valstybėse narėse turėtų būti išlaikytas tankus geležinkelių tinklas. Ilguoju laikotarpiu turėtų būti užbaigtas kurti Europos greitųjų traukinių tinklas.

LAIMĖJIMAI

A. Sąveikumas

Priėmusi 1996 m. liepos 23 d. [Direktyvą 96/48/EB](#) dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir 2001 m. kovo 19 d. [Direktyvą 2001/16/EB](#) dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos, Europos Sąjunga pradėjo procesą, kurio tikslas – užtikrinti galimybes traukiniams netrukdomai ir saugiai vykti iš vienos valstybės narės į kitą. Taikant šias direktyvas jau parengta keletas techninių sprendimų (vadinamosios techninės sąveikos specifikacijos, TSS). Visų pirma sprendimai priimti dėl tokių svarbiausių aspektų, kaip traukinių valdymas ir saugumas, signalizavimas, telematikos priemonės krovinių vežimo paslaugoms, tarpvalstybinio transporto sektoriuje dirbančio personalo kvalifikacija, prekiniai vagonai ir triukšmo mažinimas.



Abi anksčiau minėtos direktyvos iš dalies pakeistos ir atnaujintos 2004 m. balandžio 29 d. [Direktyva 2004/50/EB](#). Siekiant įvykdyti reikalavimus, išskeltus norint 2007 m. sausio mėn. visiškai atverti geležinkelių tinklą nacionalinėms ir tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms ir 2010 m. sausio mėn. – tarptautinio keleivių vežimo paslaugoms, išplėsta direktyvos dėl paprastųjų geležinkelių sistemų taikymo sritis, įtraukiant į ją visą Europos geležinkelių tinklą. 2008 m. birželio 17 d. [Direktyva 2008/57/EB](#), kurią vėliau iš dalies pakeitė [Direktyvos 2009/131/EB](#) ir [2011/18/ES](#), į vieną tekstą sujungtos ankstesnės direktyvos. Kaip dalis ketvirtojo geležinkelio teisės aktų rinkinio Direktyva (ES) 2008/57/EB tuomet taip pat buvo išdėstyta nauja redakcija priėmus 2016 m. gegužės 11 d. [Direktyvą \(ES\) 2016/797](#) dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje.

Siekdami sumažinti sąveikumui kylančias technines kliūtis, 2005 m., 2008 m. ir 2012 m. geležinkelių sektoriaus atstovai ir Komisija pasirašė susitarimo memorandumą dėl Europos geležinkelių signalizavimo sistemos (ERTMS) įdiegimo ir plėtojimo. Vėliau, 2016 m., naujame susitarimo memorandume buvo nustatyti pagrindiniai tikslai dėl pasirašiusiųjų šalių bendradarbiavimo ir įsipareigojimų nuo 2016 m. Visus keturis ERTMS susitarimo memorandumus galima rasti [čia](#).

Nuo 2007 m. sausio 1 d. nacionalinis ir tarptautinis krovinių transportas visiškai atvertas konkurencijai. Kad būtų galima optimaliai naudoti tarptautinį krovinių vežimo geležinkeliais tinklą ir pagerinti jo sąveikumą, 2010 m. rugsėjo 22 d. [Reglamente \(ES\) Nr. 913/2010](#) dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo Europos Sąjunga nustatė devynis konkurencingus krovinių vežimo geležinkeliais koridorius. Jais buvo siekiama prekėms, gabenamoms per kelias valstybes nares, geležinkelių transportą padaryti konkurencingesnį, palyginti su kitomis transporto rūšimis. Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 2013 m. gruodžio 11 d. buvo iš dalies pakeistas [Reglamentu \(ES\) Nr. 1316/2013](#), kuriuo įsteigiama 2014–2020 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonė. 2015 m. Reglamentas (ES) Nr. 1316/2013 buvo iš dalies pakeistas 2015 m. birželio 25 d. [Reglamentu \(ES\) 2015/1017](#) dėl Europos strateginių investicijų fondo, Europos investavimo konsultacijų centro ir Europos investicinių projektų portalo. Komisijos pasiūlymu [COM\(2016\)0597](#) siekiama pratęsti Europos strateginių investicijų fondo veiklos laikotarpį ir padaryti to fondo bei Europos investavimo konsultacijų centro techninių patobulinimų. Dėl šio pasiūlymo 2017 m. kovo 23 d. buvo balsuojama Transporto ir turizmo (TRAN) komitete. Jis įsigaliojo 2017 m. spalio 16 d. po tarpinstitucinių derybų.

Priėmus ketvirtąjį geležinkelio teisės rinkinį, 1969 m. birželio 26 d. [Reglamentas \(EEB\) Nr. 1192/69](#) dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių buvo panaikintas ir pakeistas 2016 m. gruodžio 14 d. [Reglamentu \(ES\) 2016/2337](#). Taip pat buvo iš dalies pakeistas 2007 m. spalio 23 d. [Reglamentas \(EB\) Nr. 1370/2007](#) dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų. 2016 m. gruodžio 14 d. [Reglamentu \(ES\) 2016/2338](#) (vadinamasis viešųjų paslaugų įsipareigojimų reglamentas) iš dalies pakeistas [Reglamentas \(EB\) Nr. 1370/2007](#) ir atverta vidaus keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka.



B. Europos geležinkelio agentūra

Siekiant tobulinti Europos geležinkelių sistemos sąveikumą bei saugą, 2004 m. balandžio 29 d. [Reglamentu \(EB\) Nr. 881/2004](#) įsteigta Europos geležinkelio agentūra (ERA), kurios būstinė yra Valansjene ir Lilyje (Prancūzija). Pagrindinė agentūros užduotis buvo derinti, registruoti ir tikrinti technines sąveikos specifikacijas, apimančias visą Europos geležinkelių sistemą, ir nustatyti Europos geležinkeliams keliamus bendrus saugos tikslus. Pati agentūra neturi sprendžiamosios galios, bet padeda Komisijai rengti sprendimų pasiūlymus. 2008 m. gruodžio 16 d. [Reglamentu \(EB\) Nr. 1335/2008](#) Europos geležinkelio agentūrai buvo pavesta naujų užduočių. 2016 m. gegužės 11 d. priimtas [Reglamentas \(ES\) 2016/796](#) dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikintas ir pakeistas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004, kuris yra ketvirtojo geležinkelio teisės aktų rinkinio dalis, siekiant prisidėti prie bendros Europos geležinkelių erdvės tolesnio plėtojimo ir efektyvaus veikimo, užtikrinant aukšto lygio geležinkelio saugumą ir sąveikumą ir pagerinant geležinkelių konkurencingumą. Nuo šiol ERA yra vienintelė kompetentinga instancija, galinti išduoti leidimus transporto priemonėms (garvežiams ir vagonams), naudojamoms vykdyti tarpvalstybinę veiklą, o keliose valstybėse veikiančioms geležinkelių įmonėms – saugos sertifikatus.

C. Socialinių nuostatų derinimas

2005 m. liepos 18 d. [Tarybos direktyvoje 2005/47/EB](#) nustatytos mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveikumu susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygos. Direktyva parengta remiantis Europos geležinkelių sektoriaus socialinių partnerių susitarimu. Be to, 2007 m. spalio 23 d. [Direktyvos 2007/59/EB](#) tikslas – suderinti būtiniausius ES lokomotyvų ir traukinių mašinistų kvalifikacijos bei sertifikavimo reikalavimus. Joje nurodoma, kad kiekvienas traukinio mašinistas turi turėti licenciją ir suderintą papildomų mokymų sertifikatą. Tuo remiantis pagal direktyvą taikomas abipusis kvalifikacijos pripažinimas. Nuo 2011 m. išduodami sertifikatai arba licencijos mašinistams, teikiantiems tarpvalstybines paslaugas, kabotažo paslaugas arba krovinių vežimo paslaugas kitoje valstybėje narėje arba dirbantiems bent dviejose valstybėse narėse.

D. Galimybė vykdyti geležinkelių transporto įmonių profesinę veiklą

1995 m. birželio 19 d. [Direktyvoje 95/18/EB](#) dėl geležinkelio įmonių licencijavimo nustatyta, kad, norėdama naudotis visų valstybių narių infrastruktūra, geležinkelio įmonė turi turėti licenciją. Jei laikomasi tam tikrų bendrų sąlygų (vežėjo reputacija, finansinis pajėgumas ir profesinė kvalifikacija), licenciją išduoda valstybė narė, kurioje įsteigta įmonė. Ši direktyva iš dalies pakeista 2001 m. vasario 26 d. [Direktyva 2001/13/EB](#), kuria nustatomos visoje Bendrijos teritorijoje galiojančios, geležinkelių vežėjo profesijai taikomos (saugos, techninės, ekonominės ir finansinės) sąlygos ir licencijų, pagal kurias tarpvalstybiniame Europos tinkle leidžiama teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, išdavimo tvarka.

2012 m. lapkričio 21 d. [Direktyva 2012/34/ES](#), kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, pakeitė ir panaikino [Direktyvas 95/18/EB](#) ir [2001/13/EB](#). Ji viename teisės akte sujungia pagrindinius geležinkelių plėtros (pagrįstos, be kita ko, infrastruktūros valdymo ir transporto paslaugų atskyrimu), geležinkelio įmonių licencijavimo ir mokesčių už naudojamąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo principus.



Iš esmės, šia direktyva, kuria numatomos skaidresnės patekimo į rinką sąlygos, aiškesnis apskaitos atskyrimas ir nacionalinių kontrolės institucijų sustiprinimas ir nepriklausomumas, skatinama konkurencija. Joje išsamiau išdėstomos priegijos prie tinklų, paslaugų ir mokesčių rinkimo sąlygos.

Ketvirtasis geležinkelių teisės aktų rinkinys parengtas siekiant užbaigti bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimą ir pagerinti jos sąveikumą. Jo tikslas – konkurencijai atverti vidaus rinkų viešųjų paslaugų teikimo sutartis, kad būtų pagerinta valstybių narių keleivinio transporto paslaugų kokybė ir veiksmingumas. 2016 m. gruodžio 14 d. buvo priimta [Direktyva \(ES\) 2016/2370](#) (vadinamoji Valdymo direktyva), kuria iš dalies pakeista Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu.

1995 m. birželio 19 d. [Direktyva 95/18/EB](#) dėl geležinkelio įmonių licencijavimo taip pat buvo iš dalies pakeista 2004 m. balandžio 29 d. [Direktyva 2004/49/EB](#), kuria kiekvienai geležinkelių įmonei, norinčiai naudotis infrastruktūra, nustatomas reikalavimas turėti saugos sertifikatą; 2008 m. gruodžio 16 d. [Direktyva 2008/110/EB](#) (vadinamoji Saugos geležinkeliuose direktyva) iš dalies pakeitė Direktyvą 2004/49/EB. Kaip ketvirtojo geležinkelio teisės aktų rinkinio dalis 2016 m. gegužės 11 d. priimta [Direktyva \(ES\) 2016/798](#) dėl geležinkelių saugos, kuria panaikinta Direktyva 2008/110/EB.

E. Traukinių triukšmingumas

2002 m. birželio 25 d. [Direktyvoje 2002/49/EB](#) dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (Triukšmo direktyva) padėtas pagrindas ES priemonėms, kurios turi padėti mažinti geležinkelių transporto priemonių ir infrastruktūros skleidžiamą triukšmą. Todėl 2003 m. buvo priimtose traukinių triukšmo apskaičiavimo metodų gairės, o 2006 m. birželio mėn. įsigaliojo ES naudojamų riedmenų akustinės taršos ribinės vertės. 2011 m. balandžio mėn. kitu Komisijos sprendimu persvarstytos techninės sąveikos specifikacijos, taikomos geležinkelių sistemos riedmenims. 2008 m. liepos 8 d. Komisija paskelbė Komunikatą dėl geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonių, skirtų esamam riedmenų parkui ([COM\(2008\)0432](#)), kuriame nustatė tikslą modernizuoti visus prekinis vagonus, o 2015 m. nurodė kaip galutinę šio tikslo įgyvendinimo datą. Siekiant geležinkelio bendroves savo vagonuose įrengti mažau triukšmo keliančius stabdžius, [Direktyvoje 2012/34/ES](#) taip pat nustatyta nauja pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių sistema (Europos traukinių kontrolės sistema (ETCS)). Pagal triukšmo lygį diferencijuojami infrastruktūros mokesčiai turėtų būti taikomi visų pirma prekiniams vagonams, kurie neatitinka transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos techninių sąveikos specifikacijų „riedmenys – triukšmas“ reikalavimų. Kaip nurodyta pirmiau, Direktyva 2012/34/ES buvo iš dalies pakeista priėmus ketvirtąjį teisės aktų rinkinį, būtent 2016 m. gruodžio 14 d. [Direktyvą \(ES\) 2016/2370](#), kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu.

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Europos Parlamentas, remdamasis savo teisėkūros įgaliojimais, pritarė daugumai Komisijos pasiūlymų dėl suderinimo, bet taip pat pabrėžė tam tikrus aspektus:



1. savo [2008 m. kovo 11 d. rezoliucijoje](#) dėl tvarios transporto politikos Parlamentas vienareikšmiškai pritarė geležinkelių saugos, valdymo bei signalizavimo sistemos ERTMS/ETCS įdiegimui siekiant pašalinti technines kliūtis, ir paragino imtis veiksmų siekiant sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę;
2. savo [2009 m. kovo 11 d. rezoliucijoje](#) dėl transporto žalinimo ir išorės sąnaudų internalizavimo Parlamentas paragino Komisiją nedelsiant pateikti konkrečių pasiūlymų dėl visų rūšių transporto. Jis taip pat paragino Komisiją pateikti remiantis pagrįstu modeliu sukurtą visapusišką koncepciją, skirtą išorės sąnaudų apskaičiavimui bei paskirstymui ir jų poveikio vertinimui. Vėliau Parlamentas paragino Komisiją pateikti pasiūlymą dėl rinkliavų už lokomotyvus ir vagonus, diferencijuojamų atsižvelgiant į triukšmingumą, rinkimo direktyvos, siekiant skatinti geležinkelio įmones nedelsiant mažinti riedmenų triukšmingumą;
3. savo [2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliucijoje](#) „2011 m. [Baltosios knygos](#) dėl transporto politikos įgyvendinimas. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link“ Parlamentas geležinkelio transporto klausimu paragino nedelsiant priimti ketvirtąjį geležinkelio teisės aktų rinkinį. Jo tikslas buvo užtikrinti tolygų keleivinio geležinkelių transporto rinkos atvėrimą, infrastruktūros operatorių nepriklausomumą, konkurencingus viešųjų paslaugų konkursus, aukščiausio lygio geležinkelių saugą ir sąveiką, pakankamus žmogiškuosius ir finansinius išteklius, kad Europos geležinkelio agentūrai būtų sudarytos sąlygos veikiant vieno langelio principu išduoti leidimus transporto priemonėms ir saugos sertifikatus.

TRAN komitetas šiuo metu svarsto naujos redakcijos pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų ([COM\(2017\)0548](#)). 2008 m. lapkričio mėn. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją dėl šio pasiūlymo. 2019 m. spalio mėn. plenariniame posėdyje buvo paskelbtas TRAN komiteto sprendimas pradėti tarpinstitucines derybas ([2017/0237\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

