



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” ([COM\(2011\)0144](#)) 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 jāsauglabā blīvs dzelzceļa tīkls visās dalībvalstīs. Ilgtermiņā būtu jāpabeidz Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīkla izveide.

SASNIEGUMI

A. Sadarbspēja

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 – SITS). Šīs specifikācijas galvenokārt attiecas uz tādiem svarīgiem aspektiem kā vadības sistēmas, drošība, signalizācija, telemātikas lietojumprogrammas kravu pārvadājumu



nozārē, starptautiskos pārvadājumos iesaistīto darbinieku apmācība, kravas vagoni un trokšņa mazināšana.

Abas minētās direktīvas tika grozītas un atjauninātas ar 2004. gada 29. aprīļa [Direktīvu 2004/50/EK](#). Direktīvas par Eiropas parastajām dzelzceļu sistēmām darbības jomu paplašināja, attiecinot to uz visu Eiropas 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.

Lai samazinātu tehniskos šķēršļus vilcienu savstarpējai izmantojamībai, dzelzceļa nozares pārstāvji un Komisija 2005., 2008. un 2012. gadā parakstīja saprašanās memorandus par Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) ieviešanu un pilnveidošanu. Vēl nesenāk, proti, 2016. gadā, jaunā saprašanās memorandā tika noteikti galvenie sadarbības mērķi un saistības, ko parakstītāji uzņemas, sākot ar 2016. gadu. Visus četrus *ERTMS* saprašanās memorandus var skatīt [šeit](#).

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 Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem noteica deviņus konkurētspējīgus 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. Komisija nāca klajā ar priekšlikumu [COM\(2016\)0597](#), vēloties pagarināt Eiropas Stratēģisko investīciju fonda darbības termiņu, kā arī ieviest minētā fonda un Eiropas Investīciju konsultāciju centra tehniskus uzlabojumus. 2017. gada 23. martā par šo priekšlikumu tika balsots Transporta un tūrisma komitejā (TRAN komiteja), un tas stājās spēkā 2017. gada 16. oktobrī pēc iestāžu sarunām.

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 dzelzceļa transporta pakalpojumiem. 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.



B. Eiropas Dzelzceļa aģentūra

Lai uzlabotu Eiropas dzelzceļa tīkla savietojamību un drošību, ar 2004. gada 29. aprīļa [Regulu \(EK\) Nr. 881/2004](#) tika izveidota Eiropas Dzelzceļa aģentūra (ERA), to izvietojot Lillē un Valansjēnā (Francija). Aģentūras galvenais uzdevums ir saskaņot, reģistrēt un uzraudzīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) visā Eiropas dzelzceļa tīklā un noteikt kopīgus mērķus Eiropas dzelzceļu drošības jomā. Aģentūrai nav leģitīmas pilnvaras, taču tā palīdz izstrādāt Komisijas lēmumu priekšlikumus. Ar 2008. gada 16. decembra [Regulu \(EK\) Nr. 1335/2008](#) ERA tika uzticēti jauni uzdevumi. Ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes satvarā 2016. gada 11. maijā ar [Regulu \(ES\) 2016/796](#) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru tika atcelta un aizstāta Regula (EK) Nr. 881/2004, lai veicinātu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas turpmāku attīstību un efektīvu darbību, garantētu augsta līmeņa dzelzceļa drošību un savstarpēju izmantojamību un uzlabotu dzelzceļu konkurētspēju. ERA nu ir vienīgā iestāde ar kompetenci izsniegt atļaujas transportlīdzekļiem (lokomotīvēm un vagoniem), kurus izmanto pārrobežu darbībās, kā arī izsniegt drošības sertifikātus dzelzceļa uzņēmumiem, kas darbojas vairākās dalībvalstīs.

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 Eiropas 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. Uz šā pamata direktīva paredz savstarpēju dokumentu atzīšanu. Kopš 2011. gada oktobra attiecīgos sertifikātus vai apliecības izsniedz vadītājiem, kas veic pārrobežu, kabotāžas vai kravu pārvadāšanas pakalpojumus citā dalībvalstī vai strādā vismaz divās dalībvalstīs.

D. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piekļuve infrastruktūrai

1995. gada 19. jūnija [Direktīva 95/18/EK](#) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu paredz, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jābūt licencētam, lai tas varētu izmantot visu dalībvalstu dzelzceļa infrastruktūru. Ja ir izpildīti konkrēti visiem kopīgi nosacījumi (laba reputācija, finansiālā spēja un profesionālā kompetence), licenci izsniedz tā dalībvalsts, kurā attiecīgais uzņēmums ir reģistrēts. Šī direktīva ir grozīta ar 2001. gada 26. februāra [Direktīvu 2001/13/EK](#), kas paredz dzelzceļa pārvadātāju darbības nosacījumus (drošības, tehniskos, ekonomiskos un finansiālos), kuri ir jāievēro visā ES teritorijā, un reglamentē procedūru, ar ko atļauj sniegt kravu pārvadāšanas pakalpojumus Eiropas pārrobežu dzelzceļa tīklā.

Ar 2012. gada 21. novembra [Direktīvu 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, tika aizstāta un atcelta [Direktīva 95/12/EK](#) un [Direktīva 2001/13/EK](#). Šī direktīva 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. Vispārīgi runājot, šī direktīva stimulē konkurenci,



padarot pārredzamākus nosacījumus iekļūšanai tirgū, paredzot skaidru grāmatvedības nodalīšanu un stiprinot valstu regulatīvās struktūras. Direktīvā ir sīkāk paredzēti nosacījumi attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai un pakalpojumiem un noteikumi par maksas iekasēšanu.

Ceturrtā dzelzceļa tiesību aktu pakete tika izstrādāta, lai pabeigtu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi un uzlabotu tās savstarpējo izmantojamību. Tās mērķis ir atvērt konkurencei iekšzemes sabiedriskos dzelzceļa pakalpojumus, lai uzlabotu valsts pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti. 2016. gada 14. decembrī tika pieņemta [Direktīva \(ES\) 2016/2370](#) (zināma arī kā 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](#) (zināma arī kā Dzelzceļu drošības direktīva) tika grozīta Direktīva 2004/49/EK. Ceturrtās dzelzceļa tiesību aktu paketes satvarā ar 2016. gada 11. maija [Direktīvu \(ES\) 2016/798](#) par dzelzceļa drošību tika atcelta Direktīva 2008/110/EK.

E. Dzelzceļa troksnis

2002. gada 25. jūnija [Direktīva 2002/49/EK](#) (Vides trokšņa direktīva) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību nodrošina pamatu ES pasākumu pieņemšanai, lai mazinātu dzelzceļa transportlīdzekļu un infrastruktūras radīto troksni. Saskaņā ar to 2003. gadā tika pieņemtas vadlīnijas par dzelzceļa trokšņa aprēķināšanas metodēm un 2006. gada jūnijā spēkā stājās trokšņa emisijas robežvērtības attiecībā uz ES izmantoto ritošo sastāvu. 2011. gada aprīlī ar jaunu Komisijas lēmumu tika pārskatītas SITS 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)). Šīs infrastruktūras nodevas, kas diferencētas atbilstoši trokšņa līmenim, pirmām kārtām paredzēts attiecināt uz kravas vagoniem, kuri neatbilst Eiropas parastā dzelzceļa sistēmas SITS attiecībā uz ritošo sastāvu un troksni. Kā minēts iepriekš, ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi, proti, 2016. gada 14. decembra [Direktīvu \(ES\) 2016/2370](#), tika grozīta Direktīva 2012/34/ES attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Eiropas Parlaments ir izmantojis savas leģislatīvās pilnvaras, lai atbalstītu lielāko daļu Komisijas priekšlikumu par tiesību aktu saskaņošanu, vienlaikus uzsverot konkrētus aspektus:



1. savā [2008. gada 11. marta rezolūcijā](#) par ilgtspējīgu transporta politiku Parlaments skaidri atbalstīja dzelzceļa drošības, vadības un signalizācijas sistēmas *ERTMS/ETCS* ieviešanu, lai novērstu tehniskos šķēršļus, un aicināja veikt pasākumus, lai tuvotos vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei;
2. savā [2009. gada 11. marta rezolūcijā](#) par videi nekaitīgāku transportu un ārējo izmaksu internalizāciju Parlaments aicināja Komisiju nekavējoties rīkoties, lai sagatavotu konkrētus priekšlikumus attiecībā uz visiem transporta veidiem, kā arī aicināja Komisiju iesniegt ar saprotamu modeli pamatotu visaptverošu koncepciju par ārējo izmaksu aprēķināšanu un uzlikšanu un ietekmes novērtējuma veikšanu. Turklāt Parlaments aicināja Komisiju sagatavot priekšlikumu direktīvai par maksas par piekļuvi sliežu ceļiem noteikšanu lokomotīvēm un vagoniem atkarībā no to izraisītā trokšņa līmeņa, lai mudinātu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus steidzami padarīt klusāku savu ritošo sastāvu;
3. savā [2015. gada 9. septembra rezolūcijā](#) par tematu “2011. gada [Baltās grāmatas](#) par transportu īstenošana – novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti” Parlaments attiecībā uz dzelzceļa transportu aicināja ātri pieņemt ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi. Tās mērķis ir nodrošināt līdzsvarotu iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu atvēršanu, infrastruktūras apsaimniekotāju neatkarību, sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu konkursa kārtībā, dzelzceļu drošuma un sadarbības maksimālo līmeni un pietiekamus cilvēkresursus un finanšu resursus, lai Eiropas Dzelzceļa aģentūra varētu darboties kā dzelzceļa transportlīdzekļu atļauju piešķiršanas un drošības sertifikācijas vienotais kontaktpunkts.

TRAN komiteja ir izskatījusi pārstrādātu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem [COM\(2017\)0548](#)). Eiropas Parlaments 2018. gada novembrī pieņēma rezolūciju par šo priekšlikumu. 2019. gada oktobrī plenārsēdē tika paziņots par TRAN komitejas lēmumu sākt iestāžu sarunas ([2017/0237\(COD\)](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

