

# EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

---

*Plenarinio posėdžio dokumentas*

GALUTINIS  
**A6-0219/2007**

8.6.2007

## **PRANEŠIMAS**

dėl pirmojo geležinkelių transporto paketo įgyvendinimo  
(2006/2213(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Michael Cramer

PR\_INI

## TURINYS

**Psl.**

PASIŪLYMAS DĒL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJO **Error! Bookmark not defined.**  
**defined.**

AIŠKINAMOJI DALIS ..... **Error! Bookmark not defined.**

PROCEDŪRA..... **Error! Bookmark not defined.**

## PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

### dėl pirmojo geležinkelių transporto paketo įgyvendinimo (2006/2213(INI))

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Komisijos ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui apie pirmojo geležinkelių transporto paketo įgyvendinimą (COM(2006)0189) ir į Komisijos tarnybų lydimąjį darbo dokumentą (SEC(2006)0530),
  - atsižvelgdamas į 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/12/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelių įmonių licencijavimo<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2001 m. vasario 26 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo<sup>3</sup>,
  - atsižvelgdamas į savo 2006 m. birželio 15 d. rezoliuciją dėl Europos geležinkelių tinklo signalizacijos sistemos ERTMS/ETCS įdiegimo<sup>4</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A6-0219/2007),
- A. kadangi pirmasis geležinkelių transporto teisės aktų paketas turėtų atgaivinti sektorių, tapti pirmuoju vientisos Europos geležinkelių transporto erdvės kūrimo žingsniu ir paskatinti vadinamąjį perkėlimą, t. y. kad kroviniai būtų daugiau vežami ne keliais, o geležinkeliais,
- B. kadangi per pirmąjį trečiojo geležinkelių transporto teisės aktų paketo svarstymą Parlamentas paprašė Komisijos pateikti pirmojo ir antrojo geležinkelių transporto teisės aktų paketų poveikio ataskaitas,
- C. kadangi ES transporto sektorius išskiria apie 15–30 proc. visų CO<sub>2</sub> išlakų, todėl būtina mažiau vežti keliais, o daugiau – geležinkeliais ir vidaus vandens keliais, nes taip mažiau kenkiama aplinkai,
- D. kadangi vystymasis nebuvo patenkinamas siekiant perkelti kelių transportą į geležinkelio

---

<sup>1</sup> OL L 75, 2001 3 15, p. 1.

<sup>2</sup> OL L 75, 2001 3 15, p. 26.

<sup>3</sup> OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

<sup>4</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2006)0275.

ir pagerinti įvairiarūšes grandines ir pirmasis geležinkelių transporto teisės aktų paketas nedavė norimų rezultatų,

- E. kadangi geležinkelio, kelių, oro ir jūrų transporto konkurencijos ir bendradarbiavimo pagrindinės sąlygos neišvengiamai daro įtaką kiekvienos transporto rūšies pajėgumui, todėl kiekvienos diskusijos apie kiekvienos atskiros transporto rūšies veiksmingumą ir konkurencingumo lygį pradžioje turi būti iškeltas klausimas apie sąžiningą transporto rūšių konkurenciją,
- F. kadangi sudaromos palankios sąlygos aplinkai kenkiančiam kelių transportui, nes visoje ES rinkliavos neturi fiksuotos viršutinės ribos ir renkamos tik savanoriškai, tik greitkeliuose ir taikomos tik kroviniams automobiliams, be to, neiškaičiuojamos išorinės sąnaudos,
- G. kadangi rinkliavos taikymas ypač sėkmingai padėjo sumažinti vežimo keliais bei padidinti vežimo geležinkeliais apimtį, pavyzdžiui, Šveicarijoje, ir ES transporto politikai tai yra dėmesio vertas pavyzdys, ypač todėl, kad, padidinus krovinių vežimo keliais veiksmingumą, vartotojo išlaidos padidėjo tik 0,5 proc.,
- H. kadangi ES pasirašė transporto protokolus, pridėdamus prie susitarimo su Šveicarija ir prie Alpių konvencijos, ir taip nustatė, kad būtinybė skatinti, jog kroviniai per Alpes būtų dažniau vežami geležinkeliais, yra būsimos ES transporto politikos tikslas,
- I. kadangi atsižvelgiant į rinkos atsivėrimo laipsnį ir į rinką patekusių įmonių skaičių labai skiriasi Europoje ir už jos ribų, mažose bei didelėse ir naujose bei senose valstybėse narėse sukaupia patirtis; kadangi ten, kur buvo sudarytos sąlygos konkurencijai, ji pasiteisino ir mažesnės geležinkelio įmonės dažnai sėkmingai užpildo tas rinkos sritis, kurios didelėms įmonėms pasirodė ekonomiškai nenaudingos,
- J. kadangi dėl ES plėtros valstybių narių skaičius padidėjo nuo 15 iki 25, o dabar ir iki 27, ir kartais labai skiriasi naujų ir senųjų valstybių narių geležinkelių transporto struktūros, o tai lemia nevienodas galimybes ir riziką geležinkelių transporto srityje; kadangi ES plėtra ir ES kaimynystės politika ES geležinkelių transporto politikai kelia naujų uždavinių, susijusių su suderinamu diferencijavimu,
- K. kadangi kai kuriose naujosiose valstybės narėse, ypač Baltijos valstybėse, krovinių pervežimas iš trečiųjų šalių ir į jas sudaro beveik pusę visos apyvartos; liberalizuoti geležinkelių sektorių trukdo skirtingos ES ir kaimyninių valstybių teisinės bazės bei aktyvaus ES ir tokių valstybių dialogo trūkumas; dėl to senosios geležinkelio įmonės turi dominuojančią padėtį bendradarbiaudamos su ne ES geležinkelių operatoriais,
- L. kadangi geležinkelių rinkos atvėrimas konkurencijai buvo vienas iš veiksnių, dėl kurio pvz., Jungtinėje Karalystėje, Nyderlanduose, Lenkijoje ir Vokietijoje, krovinių vežimo geležinkeliais apimtis išaugo atitinkamai 60 proc., 42,5 proc., daugiau kaip 30 proc. ir 25 proc., o Prancūzijoje, kurioje valstybinė geležinkelio įmonė kol kas praktiškai nesusidūrė su konkurencija, ši apimtis sumažėjo 28 proc.; kadangi tai daro poveikį darbo vietoms, pasiūlos kokybei, taip pat ir klimatui, nes, jei kroviniai negabenami geležinkeliu, jie vežami keliais,

- M. kadangi tai ypač susiję su tuo, kad, pvz., Vokietijoje, kur nustatyta rinkos atvėrimo konkurencijai data buvo gerokai paankstinta, įregistruota 274 krovinių vežėjų, Lenkijoje įregistruota 60 krovinių vežėjų, o Prancūzijoje, kur rinkos atvėrimo konkurencijos datų buvo griežtai laikomasi, – tik 5, o ką kalbėti apie kitas valstybes, pvz., Suomiją ir Slovėniją, kuriose valstybės monopolijai niekas nesudaro konkurencijos,
- N. kadangi bet kokios konkurencijos šiame sektoriuje būtina sąlyga yra sąžininga ir skaidri mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra sistema; kadangi nors Direktyvoje 2001/14/EB numatyta, kad nustatant mokesčius būtina remtis ribinių išlaidų principu, tačiau infrastruktūros mokesčių rinkimas nėra konkrečiai apibrėžtas, todėl įvairiose valstybėse narėse taikomos labai skirtingos mokesčių rinkimo ir mokesčių dydžio nustatymo sistemos; kadangi nevienodos valstybių narių investicijos į geležinkelius lemia ir tai, kad infrastruktūros valdytojai nustato skirtingo dydžio mokesčius,
- O. kadangi ligšiolinė patirtis ir esamas konkurencijos mastas rodo, kad geležinkelių sistema funkcionuoja net ir atskirai reguliuojant tinklą ir jo eksploatavimą,
- P. kadangi krovinių vežimas pavieniais vagonais, kuriuo naudojasi ypač daug geležinkelių įmonių klientų, yra svarbi Europos krovinių vežimo geležinkeliais dalis, nes sudaro daugiau kaip 50 proc.,
- Q. kadangi nors turimi statistikos duomenys apie geležinkeliuose įvykusias avarijas nėra išsamūs, tačiau teigiami vystymosi geležinkelių saugumo užtikrinimo srityje aspektai pastebimi ir atvėrus krovinių vežimo rinką konkurencijai: valstybėse narėse, kurios ryžtingiausiai atvėrė rinką, saugumo lygis nepablogėjo; kadangi dėl nuostatų įgyvendinimo problemų, neskaidrumo ir organizacinių bei administracinių kliūčių realiai ypač sunku gauti saugos sertifikatus,

#### Bendrosios įvairiarūšio transporto sąlygos

1. primena, kad ES transporto politikos tikslo – atgaivinti geležinkelių transportą – įgyvendinimas yra svarbus, nes auga transporto srautai, didėja išlakų kiekis ir mažėja energetinių išteklių, taip pat kelių avarijose žūva tūkstančiai žmonių, ir ragina Komisiją į tai atsižvelgti įgyvendinant pirmąjį geležinkelių transporto teisės aktų paketą;
2. mano, kad direktyva „Eurovinjetė 2“ – tai pirmas žingsnis siekiant sąžiningos įvairiarūšio transporto konkurencijos. Sąžininga konkurencija neįmanoma, jei visoje ES visoms geležinkelių atkarpoms ir visiems traukiniams bus taikomi privalomi mokesčiai, o riboto dydžio kelių rinkliavos ES bus renkamos tik savanoriškai, neįskaičiuojant išorinių sąnaudų, tik greitkeliuose ir taikomos tik kroviniams automobiliams; taigi ragina Komisiją iki 2008 m. parengti direktyvą (plg. Direktyvos 2006/38/EB 1 straipsnio 9 dalį), pagal kurią eurovinjetė būtų suderinta su trasų kainų sistema, kelių rinkliavos ES būtų privalomos visiems kroviniams automobiliams, kurių svoris viršija 3,5 t, ir būtų įskaičiuotos išorinės sąnaudos;
3. ragina Komisiją pagal transporto protokolus, pridedamus prie susitarimo su Šveicarija ir prie Alpių konvencijos, imtis atitinkamų priemonių, kad kroviniai per Alpes būtų dažniau gabenami geležinkeliais;

4. mano, kad pernelyg ilgi kroviniai automobiliai (vadinamieji autotraukiniai) ir toliau mažina geležinkelių konkurencingumą, ir baiminasi, kad jei visoje Europoje bus leista vežti autotraukiniais, tai sužlugdytų krovinių gabenimą pavieniais krovininiais automobiliais bei mišrųjį transportą, taigi Parlamentas tam nepritaria;
5. pažymi, kad yra geležinkelių ir oro transporto konkurencijos iškreipimų; mano, kad tarptautiniu ir ES mastu nedelsiant turėtų būti apsvarstytas žibalo mokesčio ir pridėtinės vertės mokesčio netaikymas tarptautinių skrydžių bilietams;
6. mano, kad, jei valstybės narės didina trasų kainas krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje, tačiau kartu nedidina krovinių automobilių rinkliavų keliuose, tai nesuderinama su Europos transporto politikos tikslais;
7. pabrėžia, kad tinklo sąveikos nebuvimas vis dar išlieka pagrindinė kliūtis sukurti integruotą Europos geležinkelių erdvę, ir pritaria Komisijos sprendimui pateikti naują iniciatyvą šiuo klausimu; mano, kad liberalizavimas turėjo būti vykdomas kartu su sąveikos pažanga, ir apgailestauja, kad šie du procesai vyko labai skirtinga sparta; pažymi, kad tinklų atvėrimas konkurencijai duos vaisių tik tuomet, jei veiks tikras integruotas europinis tinklas; ragina ateityje šiam klausimui teikti pirmenybę;
8. ragina Komisiją modernizuoti ir vystyti įvairiarūšio transporto infrastruktūrą, ypač jungtis su uostų infrastruktūra;

#### Bendrosios vienos rūšies transporto sąlygos

9. pabrėžia, kad reikia toliau gerinti geležinkelių transporto sąveiką, kad būtų padidintas geležinkelių konkurencingumas; taigi ragina, kuo greičiau ir kuo sklandžiau įdiegti Europos traukinių eismo valdymo sistemą (ETEVS, angl. ERTMS) šešiuose koridoriuose, dėl kurių ES koordinavimas Karel Vinck susitarė su geležinkelio įmonėmis (A: Roterdamas–Genuja; B: Neapolis–Berlynas–Stokholmas; C: Antverpenas–Bazelis–Lionas; D: Sevilija–Lionas–Turinas–Triestas–Liublina; E: Drezdenas–Praha–Brno–Viena–Budapeštas; F: Diuisburgas–Berlynas–Varšuva);
10. ragina Komisiją pasinaudoti teigiama patirtimi skiriant valstybės subsidijas geležinkelių transportui, pvz., diegiant ETEVS (angl. ERTMS) įrangą traukiniuose ir ją tobulinant, ir pasinaudoti ja siekiant mažinti prekinių vagonų keliamą triukšmą, nes taip būtų galima sutaupyti investicijų į infrastruktūrą;
11. mano, kad pirmenybės teikimas keleivių vežimui geležinkeliais, palyginti su krovinių vežimu geležinkeliais, dėl ypač didelių trasos kainų gali padaryti neigiamą poveikį prekinių traukinių transporto konkurencingumui; atkreipia dėmesį į tai, kad geležinkelių įmonės taip elgiasi dėl nepakankamos valstybių narių finansinės paramos įmonėms; taigi ragina Komisiją imtis visų teisinių priemonių ir užkirsti kelią tokiai neteisėtai veiklai;
12. ragina Komisiją užkirsti kelią tokiam finansavimui, kai vykdam transporto politiką ES lėšos skiriamos valstybėms narėms, kurios tas lėšas panaudoja beveik išskirtinai kelių tinklui finansuoti, ir visiškai apleidžiamas geležinkelių tinklas; bendro finansavimo atveju mažiausia 40 proc. lėšų turėtų būti skirta geležinkeliams;

13. atkreipia dėmesį, kad trys Baltijos valstybės įgyvendino ES teisės aktus ir liberalizuoja savo rinkas, ko negalima pasakyti apie jų kaimyninę valstybę Rusiją. Ši išskirtinė padėtis turėtų būti pažymėta Europos Komisijos pranešime;
14. remia Komisijos veiksmus skatinant transeuropinį krovinių vežimo geležinkeliais tinklą ir tikisi, kad bus ypač remiama transeuropinių tinklų projektų pirmenybė;
15. reikalauja, kad Komisija pateiktų rekomendacijas dėl geležinkelių finansinės struktūros darniosios reformos (žr. Direktyvos 91/440 9 straipsnį);
16. ragina Komisiją parengti planą, kaip būtų galima skatinti, kad pramonės įmonės geležinkelių bėgiais vėl būtų susietos su krovinių vežimo geležinkeliais tinklu ir nebūtų griaunami jau turimi privažiuojamieji bėgiai;
17. ragina Komisiją išnagrinėti galimybę nustatyti skaidresnes ir aiškesnes trasų kainas tarptautiniuose koridoriuose, į kuriuos gerindamos sąveiką investuoja geležinkelio įmonės, nustatant kainų suderinimo minimumo principą;

#### Atskiras tinklo ir jo eksploataavimo reguliavimas

18. mano, kad atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojo pagrindinį vaidmenį sektoriuje geležinkelių transporto infrastruktūros ir jos eksploataavimo atskyrimas yra esminis geležinkelių politikos klausimas, todėl mato būtinybę sukurti nepriklausomą ir skaidriai veikiančią reguliavimo instituciją, kuri būtų atitinkamai finansuojama;
19. mano, kad ir atskyrimo, ir integracijos modelis atitinka Bendrijos teisę, jei užtikrinama svarbiausių funkcijų nepriklausomybė, numatyta Direktyvoje 2001/14/EB. Tai, kad ši nepriklausomybė dar nėra visiškai užtikrinama, rodo daug skundų, kuriuos pateikia naujos rinkoje atsiradusios įmonės, konkuruojančios su senosiomis valstybinėmis geležinkelio įmonėmis; jos skundžiasi ar skundėsi, pavyzdžiui, dėl to:
  - kad joms nebuvo leista naudotis tinklu ar naudingu ruožu, nes jais jau naudojosi koncernui priklausanti geležinkelio įmonė;
  - kad negalėjo įgyvendinti savo ketinimų, nes prieš tai buvo išmontuoti iešmai ir (arba) aplankos bėgiai;
  - kad nepagrįstai tam tikruose ruožuose buvo apribotas greitis, siekiant pakenkti konkurento galimybei priderinti savo traukinių eismą;
  - kad nebuvo galima įsigyti naudotų lokomotyvų, nes prieš tai jie buvo paversti metalo laužu, arba nacionalinė geležinkelio įmonė potencialiam klientui sutrukdė tą padaryti;
  - kad buvo drastiškai padidintos trasų kainos po to, kai buvo nupirkta valstybinė geležinkelio įmonė;
  - kad trasų kainos buvo taip staigiai padidintos, kad jų nebeįmanoma buvo įskaičiuoti nustatant kainas, o koncernui priklausančiai geležinkelio įmonei apie tai buvo pranešta iš anksto;

- kad neužkertama kelio tarpusavio finansavimui koncernų viduje, nes didelė iš trasų mokesčių gautų pajamų dalis kaip koncerno mokestis už naudojimąsi tinklu atiteko valdymo bendrovei (holdingui), o nebuvo panaudota infrastruktūrai gerinti, be to toks finansavimas ne tik pagerino atitinkamų bendrovių ekonominę padėtį, bet ir sudarė galimybes rinkoje siūlyti mažesnes kainas;
  - kad nevalstybinės įmonės už elektros energiją dažnai moka daugiau negu koncernui pavaldžios įmonės (net jei elektros energijos tiekimas priklauso nuo valdymo bendrovės) ir toks konkurencijos iškreipimas Frankfurto prie Maino Aukščiausiojo žemės teismo netgi pripažintas leistinu;
  - kad įvairiose šalyse lokomotyvų registravimas yra skirtingai reglamentuojamas ir kiekviena valstybė narė reikalauja atskiro registravimo savo tinkle, o tai ne tik užtrunka, bet ir susiję su didelėmis išlaidomis;
20. pažymi, kad tai, ar krovinių vežimo pavieniais vagonais rinkoje atsiras naujų paslaugų teikėjų, priklauso nuo veiksmingo skirstymo stočių veikimo; mano, kad skirstymo stotys turėtų išlikti neutralios, jei norima užtikrinti, kad nė viena įmonė nebūtų diskriminuojama, ir ragina Komisiją apsvarstyti galimybę atitinkamai pakeisti ES teisės aktus;
  21. ragina Komisiją pakeisti nacionalines atskirų šalių geležinkelių transporto sistemas taip, kad bet kokie geležinkelio įmonei, atitinkančiai visus reikiamus teisinius ir techninius reikalavimus vienoje valstybėje narėje, būtų leista užsiimti gabenimu visoje Europoje (tarpusavio pripažinimas), nes taip bus skatinamas eismas ne tik tarp Europos valstybių, bet ir tarp regionų; taip bus panaikinti pranašumai kelių ir oro transporto srityje, kurioje tarpusavio pripažinimo principas jau taikomas ne vienus metus;
  22. ragina Komisiją nedelsiant pradėti teisinę procedūrą prieš tas valstybes nares, kurios iki nustatytos datos neįgyvendino pirmojo ir (arba) antrojo geležinkelių transporto teisės aktų paketo;
  23. pažymi, kad visiška pirmenybė turi būti teikiama išsamiam pirmojo geležinkelių transporto teisės aktų paketo įgyvendinimui, įskaitant Komisijos pranešimo dėl pirmojo geležinkelių transporto teisės aktų paketo prieduose nustatytus testavimo kriterijus;
  24. geležinkelių transportu pervežamų krovinių rinka 25 ES valstybėse narėse stabilizuojasi nuo 2001 m. ir, neįskaitant Baltijos valstybių, kurios gauna naudos dėl savo išskirtinės geografinės padėties ir pervežamų prekių rūšies, geriausiai tokia rinka veikia tose valstybėse narėse, kurios pirmosios pradėjo reformuoti savo geležinkelių pramonę nelaukdamos Bendrijos direktyvų ir atverdamos rinką;
  25. pažymi, kad geležinkelių pajėgumų trūkumas Europoje daro neigiamą įtaką geležinkelių transporto veikimui palyginus su kitomis transporto rūšimis; ragina Komisiją iki 2007 m. pabaigos ištirti Direktyvos 2001/14/EB 22, 25 ir 26 straipsnių poveikį pajėgumų analizės ir ten nustatyto pajėgumų didinimo plano aspektais infrastruktūros perkrovos atveju;
  26. dabartinis sektoriaus konkurencingumo didinimas atveriant rinką reikštų būsimų investicijų rėmimą ir taip būtų įgyvendinami Lisabonos strategijoje numatyti augimo ir užimtumo tikslai. Be to, prisidedama prie ekologiško transporto vystymo Bendrija



sąmoningai renkasi darnųjį transportą;

27. pabrėžia geležinkelio įmonių nepriklausomo vaidmens svarbą, kaip tai, *inter alia*, nustatyta Direktyvos 91/440/EEB 5 straipsnyje, techninio, organizacinio ir finansinio valdymo atžvilgiu ir pažymi teigiamą tokio vaidmens poveikį geležinkelių, kaip transporto rūšies, vystymuisi;
28. pabrėžia Europos socialinio dialogo svarbą, neleidžiant liberalizavimo procesui atverti kelio socialiniam dempingui;
29. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

## AIŠKINAMOJI DALIS

Pirmasis geležinkelių transporto teisės aktų paketas turėtų labai prisidėti prie transporto rūšių kaitos, prie perėjimo nuo krovinių vežimo keliais prie vežimo geležinkeliais. Nacionalinėms monopolinėms įmonėms reikėtų sudaryti konkurenciją, skatinti jas atverti tinklus ir atnaujinti ilgus dešimtmečius apleistą Europos geležinkelių transporto infrastruktūrą. Be to, nuo krovinių vežimo keliais prie jų vežimo geležinkeliais būtina pereiti dėl saugumo, aplinkosaugos ir ekonominių priežasčių siekiant Europoje išvengti transporto spūsčių, mažinti automobilių išmetalų kiekį ir veiksmingai mažinti labai didelį keliuose įvykstančių avarių skaičių.

Atsižvelgiant į nerimą keliančias Pasaulio banko ekonomisto Nikolaso Sterno pranešime pateiktas prognozes, darytina išvada, kad visuomenė labiau nei bet kada domisi klimato kaitos keliamu pavojumi. Vis labiau aiškėja, kad, nepakeitus transporto politikos, planetos klimato atšilimo nebus įmanoma sustabdyti.

Kartais problemą galima pailiustruoti paprastu jogurto indelio pavyzdžiu: kol atsiduria prekybos centro lentynoje, jis mūsų keliais vežamas beveik 10 000 kilometrų, tačiau nepaisant tokios ilgos kelionės, braškinio jogurto indelis tekainuoja apie 40 centų. Nors vežimas brangiai kainuoja aplinkai ir visuomenei, tačiau, nesvarbu, ar buvo vežama kelių, ar oro transportu, tai neturi įtakos įmonės išlaidoms. Tai skatina nuolatinę transporto sektoriaus plėtrą. Krovinių transporto srautai Vokietijos keliais nuo devintojo dešimtmečio išaugo tris kartus. 1993–2000 m. oro linijų keleivių skaičius Europos Sąjungoje didėjo apie 10 proc. per metus.

Dėl tokio spartaus augimo klimatui didžiulę žalą darančio CO<sub>2</sub> išlakų kiekis ne sumažėjo, bet 2000–2004 m. didėjo apie 1 proc. per metus. Kenksmingų medžiagų išskyrimas į aplinką nuo 1990 m. padidėjo beveik 25 proc. Oro transporto srityje jis netgi padvigubėjo. ES dėl eismo intensyvumo išskiriama apie 30 proc. klimatui kenksmingo CO<sub>2</sub>.

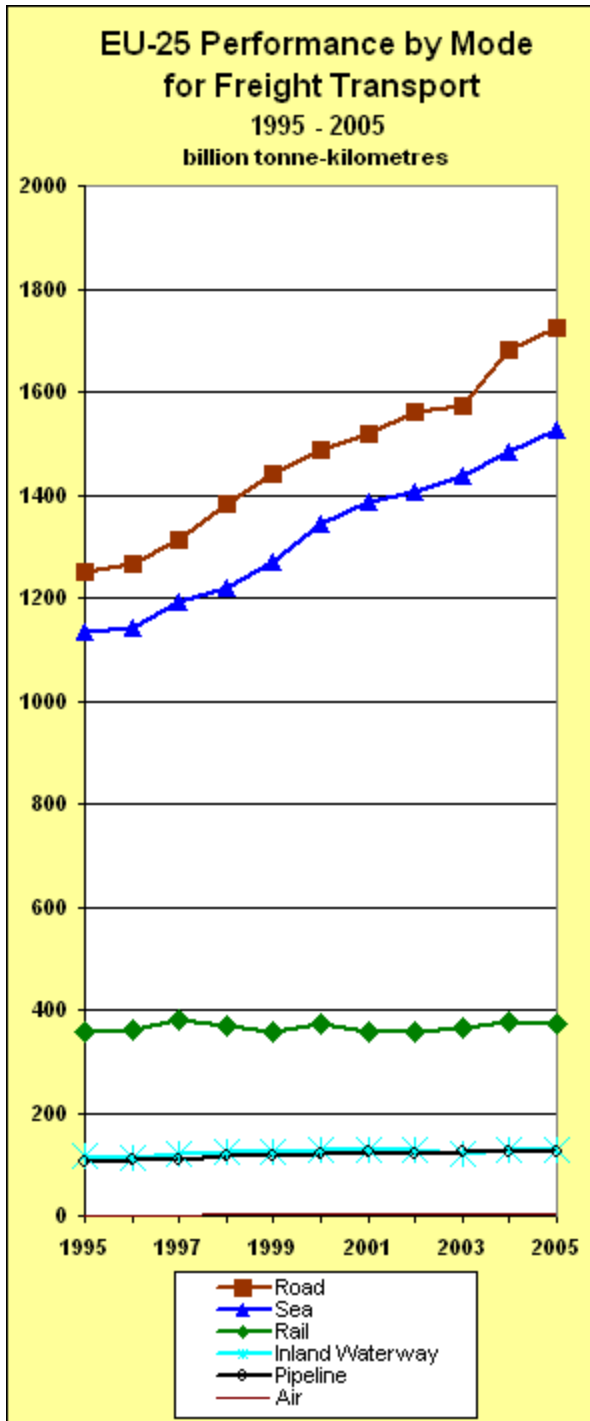
Tą lėmė nelabai veiksmingas geležinkelių transporto sistemos atvėrimas krovinių pervežimo sektoriui. Nors tai sietina su geležinkelio transporto sektoriaus reforma, pirmiausia tai nesąžiningos, ekologišką geležinkelių transportą diskriminuojančios įvairių transporto rūšių konkurencijos rezultatas.

Komisija pateikia tolesnio transporto rūšių pasiskirstymo raidos prognozę:

[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

(Šaltinis: Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos vidurio laikotarpio apžvalga, p. 36.)

1995–2005 m. transporto rūšių kaitos raidą krovinių vežimo srityje iliustruoja ši Komisijos lentelė:



Source: ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006  
 Part 3 : Transport  
 European Commission DG for Energy and Transport  
 in co-operation with Eurostat

Europos geležinkelių transporto srityje už naudojimąsi geležinkeliais visiems traukiniams ir visoms atkarpoms taikoma visoje ES privaloma rinkliava, nustatyta dėl nefiksuoto dydžio trasų kainų. Pats didžiausias konkurentas – kelių transportas taiko rinkliavą tik greitkeluose ir dažniausiai tik krovininėms transporto priemonėms, kurių svoris viršija 12 t. Nustatyta ir didžiausia šių rinkliavų riba, šiuo metu išorinės sąnaudos negali būti įskaičiuojamos, o rinkliavos renkamos savanoriškai.

Kad nebūtų skatinama tolesnė kenksmingo aplinkai kroviniinio transporto eismo plėtra, būtina uždrausti vadinamųjų autotraukinių, sveriančių 60 t, eismą. Leidus autotraukinių eismą ES mastu, tai visiškai sužlugdytų krovinių vežimą pavieniais vagonais, o taip vežama 50 proc. visų geležinkelių transportui tenkančių krovinių.

Kai kurios ES valstybės narės visai neskiria arba skiria tik nedidelę finansinę paramą geležinkelio įmonėms. Šios vėlgį priverstos reikalauti didelių mokesčių už naudojimąsi traukinių linijomis, kad galėtų finansuoti keleivių vežimą. Kadangi tose valstybėse neįvesta ir kelių rinkliava, tokia politika gali visiškai sužlugdyti krovinių vežimo geležinkeliais sistemą. Tokia praktika Komisijai žinoma, ji ją laiko neteisėta, bet nesugeba jos pakeisti.

ES lėšos taip pat atitenka valstybėms, kurios tas lėšas panaudoja beveik išskirtinai kelių tinklui finansuoti, ir visiškai apleidžiamas geležinkelių tinklas. Ypač naujosiose valstybėse narėse atsilikęs geležinkelių transporto sektorius kelia pavojų.

Šveicarijoje pavyko įgyvendinti skirtingų transporto rūšių eismo perkėlimą. Ten krovinių transporto priemonių eismas draudžiamas savaitgaliais ir naktimis. Krovininėms transporto priemonėms taikoma kelių rinkliava yra keturis kartus didesnė nei Vokietijoje, ji taikoma už naudojimąsi visais keliais visoms krovininėms transporto priemonėms, kurių svoris viršija 3,5 t. Pajamos, gautos iš kelių rinkliavos, investuojamos į geležinkelių atnaujinimą, taip pat buvo nutrauktas greitkelio per Alpes tiesimas. 2001 m. sunkiasvorėms transporto priemonėms pradėjus taikyti kelių rinkliavą, nafta vėl buvo pradėta vežti geležinkelių transportu. Prieš įvedant kelių rinkliavą 70 proc. naftos buvo vežama keliais, o dabar – 70 proc. vežama geležinkeliais. Vežant krovinius Šveicarijoje neteikiama pirmenybė federalinės reikšmės keliams ir lengvesnio svorio krovininėms transporto priemonėms, o vartotojų sąnaudos išaugo tik 0,5 proc.

Diskriminacinė konkurencija yra ir lyginant su oro transportu. Daugiau kaip prieš pusę šimtmečio buvo panaikintas žibalo mokestis siekiant suteikti finansinį postūmį tik ką pradėjusiam veiklą oro transporto sektoriui. Šiandien tai oro linijų bendrovėms leidžia gabenti keleivius iš vieno didmiesčio į kitą „taksi kainomis“.

Lengvatos neigiamą poveikį klimatui darančiam oro transportui taikomos ne visose šalyse. Pvz., Nyderlanduose, kaip ir JAV bei Japonijoje, nedideliame vidaus skrydžių skaičiui taikomas žibalo mokestis. Taikant tokius mokesčius visiems ES atliekamiems skrydžiams, per metus būtų surenkama 14 mlrd. eurų ir šias lėšas būtų galima skirti geležinkeliams atnaujinti. Juolab, kad ir dabar, XXI a., pervežimai tarp senųjų ir naujųjų valstybių narių vykdomi vos ne garvežio greičiu, o kartais ir dukart lėčiau.

Netgi įvedus žibalo mokestį vartotojams tenkančios išlaidos, siekiančios 2 eurus už 100 kilometrų, nebūtų nepakeliamos, o tai gerokai mažiau, palyginti su milijardinėmis išlaidomis,

atsirandančiomis nebandant sustabdyti klimato kaitos. Iki 2010 – 2011 m. oro transporto srityje nebus prekiaujama taršos leidimais, o geležinkelių transporto srityje tai jau įtraukta į elektros energijos kainą.

Laivybai taip pat sudaromos palankios sąlygos, nors jos paslaugomis dažnai neįmanoma naudotis per potvynius ir atoslūgius arba užšalus vandens telkiniams – per pastaruosius 30 metų Elbės upėje tai nutiko 200–300 dienų per metus. Laivyba yra viena iš didžiausių CO<sub>2</sub> išlakų gamintoja, nes naudojami kenksmingiausi degalai – sunkioji alyva. Europos vidaus vandenų transporto srityje taip pat neprekiuojama taršos leidimais, netaikomas mineralinės naftos mokestis, o upėmis naudojamosi nemokamai. Laivyboje taip pat neįdiegti trasų mokesčiai ar rinkliavos.

Neatsižvelgiant į tai, buvo teisinga ir būtina pertvarkyti šalių geležinkelių transporto sistemas, atverti tinklus ir sukurti bendrą ar bent susietą Europos geležinkelių tinklą.

Geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių eksploatavimas formaliai atskirti jau visose ES valstybėse narėse. Svarbu, kad toks atskyrimas nebūtų vien tik formalus žingsnis. Tik realus atskyrimas galėtų užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir padėtų išvengti bet kokio nevalstybinių geležinkelio įmonių diskriminavimo.

Teisingiausia būtų visiškai atskirti geležinkelio infrastruktūrą ir naudojimąsi ja, sukuriant dvi visiškai viena nuo kitos nepriklausomas institucijas. Tai jau padaryta Jungtinėje Karalystėje, Švedijoje, Danijoje ir Nyderlanduose. Jei geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių eksploatavimas yra skirtingose rankose, tačiau po vienu (holdingo) stogu, sudaromos labai palankios sąlygos diskriminuoti. Tai priklauso ir nuo kontrolės institucijų priežiūros tarnybos ir administratorių veiklos veiksmingumo. Tiesą pasakė Hartmut Mehdorn, Vokietijos geležinkelio įmonės „Deutsche Bahn AG“ vadovas: „Tie, kurie kontroliuoja geležinkelių tinklus, valdo verslą.“ Aiškus ir griežtas geležinkelių tinklo ir jo eksploatavimo atskyrimas yra veiksmingesnis už visas kitas formas, kurias nuolat būtina kontroliuoti.

Kadangi infrastruktūros ir jos eksploatavimo atskyrimas dažnai nėra veiksmingas, nenuostabu, kad daug su valstybei priklausančiomis arba valstybės kontroliuojamomis įmonėmis konkuruojančių geležinkelio įmonių skundžiasi diskriminavimu ir trukdymu: tai dažnai susiję su prieiga prie geležinkelio linijų ir linijų mokesčiais, galimybe įsigyti panaudotus lokomotyvus ir vagonus, su kryžminiu finansavimu pačiuose koncernuose ir geležinkelių riedmenų sertifikavimu.

Todėl būtina ES direktyvoje aiškiai atskirti geležinkelių infrastruktūrą ir jos eksploatavimą. Realus geležinkelių infrastruktūros valdymo atskyrimas nuo vežimo paslaugų teikimo turėtų užtikrinti, kad už visus įrenginius ir aptarnavimo objektus, išvardytus Direktyvos 2001/14 II priede, bus atsakingas infrastruktūros valdytojas, kad jis galės nediskriminuodamas leisti jais naudotis geležinkelio įmonėms.

Vežimų pavieniais vagonais dalis visų Europos krovinių vežimo geležinkelių transportu srityje vis dar yra gerokai didesnė kaip 50 proc. Jei geležinkelio įmonės atsiskaitytų tokios pervežimo rūšies, iškiltų grėsmė geležinkelių transporto sektoriui. Daug Europos pramonės šakų – plieno, popieriaus, chemijos, žaliavinės naftos, iš dalies ir automobilių pramonė –

naudojasi vežimo pavieniais vagonais paslauga, nes to negali atstoti kitos transporto rūšys. Taigi būtina tinkamai ekonomiškai eksploatuoti šią sritį.

Tą geriausiai galima atlikti vienos transporto rūšies konkurencijos sąlygomis. Pirmiausia būtina ne tik formaliai liberalizuoti skirstymo stotis, kaip numatyta Europos teisėje. Būtina papildyti direktyvą, siekiant užtikrinti, kad skirstymo stočių ir visomis infrastruktūros valdytojo teikiamomis papildomomis paslaugomis galėtų naudotis visos, o ne tik koncernui priklausančios geležinkelio įmonės.

Jungtinėje Karalystėje ir Estijoje pirmiausia buvo privatizuota infrastruktūra. Šią klaidą vėliau teko ištaisyti. Patyrus didelių nuostolių, infrastruktūra vėl atiteko valstybės nuosavybėn. Atsižvelgiant į šią patirtį, ateityje būtina laikytis principo, kad infrastruktūra turi išlikti valstybės rankose.

Siekiant pagerinti konkurenciją geležinkelių transporto srityje, geležinkelio sistemoje būtina spartinti sąveiką. Taigi reikėtų šešiuose krovinių vežimui skirtuose koridoriuose nedelsiant veiksmingai įdiegti Europos traukinių eismo valdymo sistemą (ETEVS, angl. ERTMS). Ją bus galima naudoti ir atnaujintuose gretutiniuose geležinkelių keliuose bei ES iš naujo licencijuotuose lokomotyvuose.

Nors geležinkelių transporto rinkos organizavimas nėra svarbiausias dalykas, galima teigti, kad konkurencija Europos geležinkelių sektoriuje pasiteisino. Valstybių narių, kurios netrukdė, bet skatino vienos rūšies transporto konkurencijos plėtrą krovinių vežimo geležinkeliais srityje, rinkoje labai padidėjo geležinkelių transporto dalis. Geriausias pavyzdys yra Jungtinė Karalystė. Joje krovinių vežimo geležinkeliais apimtis nuo reformos pradžios padidėjo 60 proc. Visai kitaip yra Prancūzijoje. Ten valstybei priklausančiame krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje dar beveik nėra jokios konkurencijos. Dėl to nuolat mažėja vežimų apimtys ir rinkos dalis.

Dažnai mažos geležinkelio įmonės teikia vežimo paslaugas tuose geležinkelių keliuose, kuriuos seniai šioje srityje dirbančios valstybei priklausančios arba valstybės kontroliuojamos įmonės laiko ekonomiškai nenaudingais ir kuriuose jos nebeteikia savo paslaugų.

Nors nuo 2006 m. sausio 1 d. buvo liberalizuota tarptautinė, o nuo 2007 m. sausio 1 d. visa krovinių vežimo infrastruktūra, Vokietijoje geležinkelių sistemoje dirba 275 krovinius vežančios geležinkelio įmonės, o Prancūzijoje tokių įmonių yra tik 5.

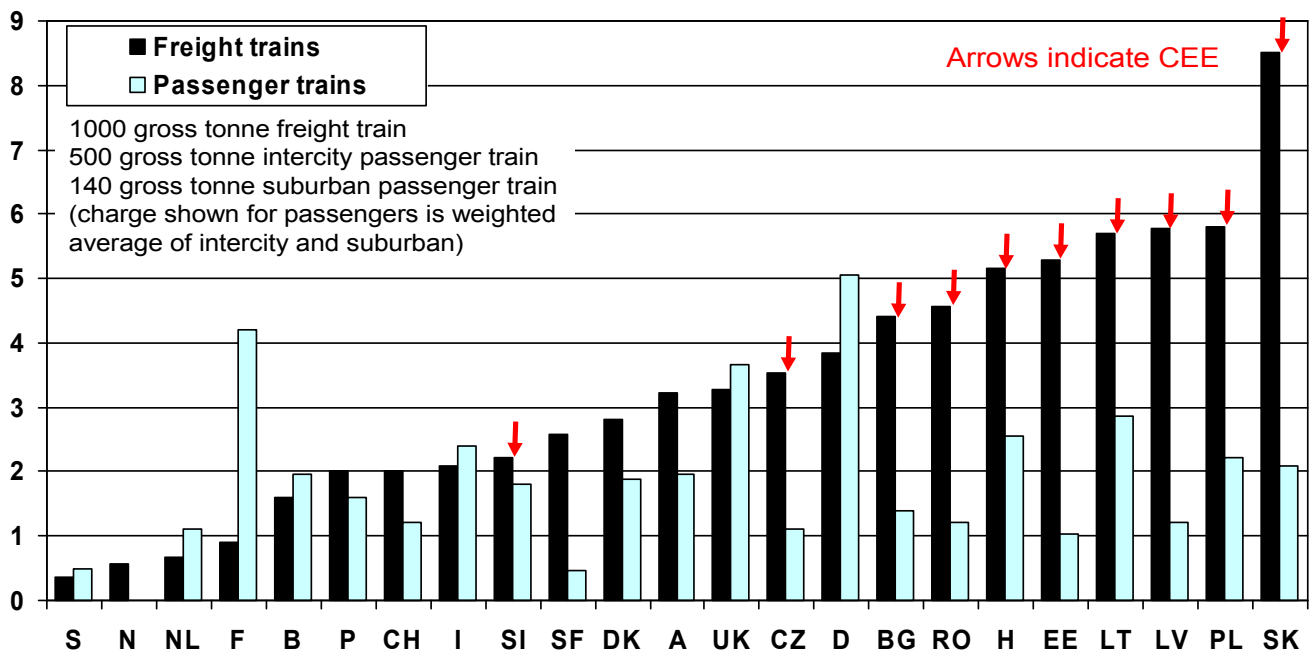
Konkurencija teigiamai paveikė ir mažesnes valstybes nares. Nyderlanduose šiandien krovinių vežimo paslaugas teikia 10 geležinkelio įmonių, o krovinių vežimo geležinkeliais apimtis 1999–2006 m. išaugo 42,5 proc. Vokietijoje tuo pačiu laikotarpiu buvo pastebimas 25 proc. augimas, o Prancūzijoje, kurioje siekiant apsaugoti šalies įmones ir išsaugoti užimtumą, nacionaliniai tinklai nebuvo atverti, vežimo apimtis sumažėjo 28 proc. Tai turėjo poveikį darbo vietoms, pasiūlos kokybei, taip pat ir klimatui, nes kroviniai, kurie negabenami geležinkeliu, šiuo metu Prancūzijoje vežami keliais!

Atsižvelgiant į šiuos faktus, nerimą kelia tai, kad daugelis valstybių delsia įgyvendinti pirmąjį geležinkelių transporto teisės aktų paketą.

**Access to rail infrastructure**

Country	No of RUs running on the network (active licences)	No of freight RUs running on the network (active licences)	Authorized applicants (are there any, and if yes, who are they?)
Austria	15	5	There are currently no authorized applicants in Austria
Belgium	4	4	There are currently no authorized applicants in Belgium
Czech Republic	19	13	There are currently no authorized applicants in the Czech Republic
Denmark	15	8	There are currently no authorized applicants in Denmark. Danish legislation on the operation of rail traffic does, however, provide for authorized applicants to apply for a license to carry out domestic or international passenger or freight traffic in Denmark.
Estonia	23	20	The Ministry of Transport for domestic transport and owner of rolling stock in specific cases.
Finland	1	1	There are currently no authorized applicants in Finland
France	7	7	There are currently no authorized applicants in France
Germany	352	274	Regional authorities, shippers, forwarders of combined transport
Italy	40		Train-path: RU; capacities: every private or public association
Latvia	9	4	There are currently no authorized applicants in Latvia.
Lithuania	8	7	There are currently no authorized applicants in Lithuania. Applicants may be only Railway Undertakings (RUs) or international RUs groups.
Netherlands	24	10 (Railion has 70% market share)	In the NL there are 2 types of AA: 1) public entities with the right to organise public rail transport (examples are several provinces in NL) although the public entities - in their role of Authorized Applicant - have the right to require capacity/train paths they usually ask the respective railway operators to do so. 2) shippers - some large shipping companies are preparing to act like an AA. So far they did not. There is a certain need for ProRail that these shippers will change their behaviour in order to avoid double or even triple capacity requests for the same shipment contracts between a shipper and a railway company.
Norway	10	5	There are currently no authorized applicants in Norway

Poland	60	46	
Portugal	2	1	Applicants may be "Licensed rail transport companies or international groups of rail transport companies and other individuals or companies with a public service or commercial interest in acquiring infrastructure capacity for rail service operations including public authorities under Regulation (EEC) No. 1191/69 of the Council as well as shippers, forwarders and combined transport operators"
Slovenia	1	1	Local authorities, public service enterprises, shippers, road transport and combined transport undertakings
Spain	4	?	3 companies are authorized. The Spanish law allows it (art 31) for shippers, forwarders, combined transport operators...and Public Administrations (as Regions or Local Authorities). Some Companies, as Transfesa, have got (inside its Group) both kind of access rights (licence as RU and aut.appl.)
Sweden	22	15	Public Transport authorities can act as AA. Can only be used nationally, a problem that may be raised internationally to make it possible for AA to use the international network which would increase the interest to become an AA.
Switzerland	51 (16 on standard gauge)	15 (8 on standard gauge)	Forwarders
United Kingdom	27	7	Any person or public authority in charge of public transport or having a commercial interest



Source: ECMT (2005)



Source: European Commission DG Energy and Transport - 2006

## PROCEDŪRA

<b>Pavadinimas</b>	Pirmasis geležinkelių transporto paketo įgyvendinimas
<b>Procedūros numeris</b>	2006/2213(INI)
<b>Atsakingas komitetas</b> Paskelbimo apie leidimą per plenarinį posėdį data	TRAN 7.9.2006
<b>Nuomonę teikiantis (-ys) komitetas (-ai)</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	EMPL 7.9.2006
<b>Nuomonė nepareikšta</b> Sprendimo priėmimo data	EMPL 21.6.2006
<b>Glaudesnis bendradarbiavimas</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	
<b>Pranešėjas (-ai)</b> Paskyrimo data	Michael Cramer 20.6.2006
<b>Pakeistas (-i) pranešėjas (-ai)</b>	
<b>Svarstymas komitete</b>	28.2.2007    11.4.2007
<b>Priėmimo data</b>	5.6.2007
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+    37 -    1 0    3
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai) (178 straipsnio 2 dalis)</b>	Alfred Gomolka
<b>Pateikimo data</b>	8.6.2007
<b>Pastabos</b> (pateikiamos tik viena kalba)	