

P6_TA(2007)0344

Dzelzceļa pasākumu pirmā kopuma ieviešana

Eiropas Parlamenta 2007. gada 12. jūlija rezolūcija par pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma ieviešanu (2006/2213(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma īstenošanu (COM(2006)0189), kā arī Komisijas dienestu darba dokumentu (SEC(2006)0530),
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību¹,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu²,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju³,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2006. gada 15. jūnija rezolūciju par Eiropas vilcienu kontroles, dzelzceļu satiksmes pārvaldības un signalizācijas sistēmas (ERTMS/ETCS) ieviešanu⁴,
 - ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A6-0219/2007),
- A. tā kā pirmajam dzelzceļa pasākumu kopumam ir jāatdzīvina dzelzceļa nozare, kļūstot par pirmo soli integrētas Eiropas dzelzceļa telpas veidošanā, kā arī jāpaātrina kravu transporta novirzīšana no autoceļiem uz dzelzceļu;
- B. tā kā Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā par trešo dzelzceļa pasākumu kopumu pieprasīja Komisijai iesniegt ziņojumus par pirmā un otrā dzelzceļa pasākumu kopuma īstenošanas rezultātiem;
- C. tā kā ES transporta nozare dod 15–30 % visu CO₂ emisiju, pārvadājumi no autoceļiem pastiprināti jānovirza uz dzelzceļu un iekšējiem ūdensceļiem, šādi radot mazāk kaitīgu ietekmi uz klimatu;

¹ OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

² OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

³ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

⁴ OV C 300 E, 9.12.2006., 499. lpp.

- D. tā kā virzība uz transportēšanas veida maiņu un vairākveidu kravu pārvadājumu ķēžu pilnveide līdz šim ir noritējusi neapmierinoši un tā kā pirmais dzelzceļa pasākumu kopums nav devis vēlamos rezultātus;
- E. tā kā konkurences un sadarbības pamatnoteikumi starp dzelzceļa transportu, autotransportu, gaisa un jūras transportu neizbēgami ir ietekmējuši katra transporta veida sniegumu un tā kā godīgai konkurencei starp transporta veidiem ir jāklūst par atskaites punktu jebkurai diskusijai par katra transporta veida efektivitāti un konkurētspēju;
- F. tā kā priekšroka dota videi kaitīgajam autotransportam, jo ES ceļa nodeva ar fiksētu augšējo robežu noteikta vienīgi uz brīvprātības pamata, galvenokārt tikai uz automaģistrālēm un vienīgi smagajam autotransportam, neinternalizējot ārējās izmaksas;
- G. tā kā ceļa nodevai ir būtiski panākumi, novirzot kravas no autoceļiem uz dzelzceļu — piemēram, Šveicē — un tas ir vērtīgs ES transporta politikas piemērs, īpaši arī tāpēc, ka, palielinot kravu autotransporta pārvadājumu efektivitāti, patērētāju izmaksas ir pieaugušas tikai par 0,5 %;
- H. tā kā ES ir parakstījusi transporta protokolu nolīgumā ar Šveici un Alpu konvencijā, un tādējādi par turpmākās ES transporta politikas daļu kļuvusi pār Alpiem vedamo kravu pastiprināta novirzīšana uz dzelzceļu;
- I. tā kā pieredze ir rādījusi, ka tirgus atvērtības pakāpes un tirgū ienākušo uzņēmumu skaits gan Eiropā, gan ārpus tās, gan mazajās un lielajās, gan jaunajās un vecajās dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgs; tā kā konkurence ir attaisnojusies jomās, kur tā tika atļauta, un nelieli dzelzceļa uzņēmumi bieži vien sekmīgi aizpilda nišas, kuras lielie uzņēmumi uzskatīja par nerentablām;
- J. tā kā ES paplašinājās no 15 līdz 25 un tagad jau līdz 27 dalībvalstīm, un dzelzceļa nozares struktūra jaunajās valstīs dažos gadījumos būtiski atšķiras no „vecajām“ dalībvalstīm, radot atšķirīgas iespējas un riskus dzelzceļa nozarei; tā kā ES paplašināšana un ES kaimiņattiecību politika rada ES jaunus uzdevumus attiecībā uz attiecīgi dažādotu dzelzceļa politiku izstrādāšanu;
- K. tā kā dažās jaunajās dalībvalstīs, īpaši Baltijas valstīs, kravu pārvadājumi uz trešām valstīm un no tām veido gandrīz pusi no kopējā apgrozījuma; tā kā dzelzceļa nozares liberalizāciju traucē ES kaimiņvalstu atšķirīgs tiesiskais regulējums, kā arī tas, ka nenotiek aktīvs dialogs starp ES un šīm valstīm; tā kā šī iemesla dēļ tradicionāliem dzelzceļa uzņēmumiem ir dominējošs stāvoklis, sadarbojoties ar dzelzceļa uzņēmumiem no valstīm, kas nav ES;
- L. tā kā dzelzceļa tīklu atvēršana ir viens no iemesliem, kāpēc dzelzceļa kravu pārvadājumi ir palielinājušies Apvienotajā Karalistē par 60 %, Nīderlandē par 42,5 %, Polijā par vairāk nekā 30 % un Vācijā par 25 %, savukārt Francijā, kur valsts dzelzceļa sistēmai šobrīd konkurences praktiski nav, pārvadājumi samazinājušies par 28 %; tā kā tas atstājis sekas uz darba vietu skaitu un pakalpojumu kvalitāti, pat nerunājot par ietekmi uz klimatu, jo kravas, ko nepārvadā pa dzelzceļu, tagad pārvadā pa autoceļiem;
- M. tā kā minētajam ir īpaša saistība ar faktu, ka Vācijas dzelzceļa tīklā, kur noteiktā laikā tiek sagaidīta tirgus atvēršana konkurencei, ir 274 licencēti kravu pārvadājumu uzņēmumi; tā kā Polijā ir 60 operatori, savukārt Francijā tikai pieci, jo šī valsts cieši pieturējās pie noteiktā tirgus atvēršanas laika, pat nepieminot tādas valstis kā Somiju un Slovēniju, kurās valsts

monopolam konkurences nav vispār;

- N. tā kā godīga un pārskatāma cenu noteikšanas sistēma dzelzceļa infrastruktūrā ir svarīgs jebkādas konkurences priekšnoteikums šajā nozarē; tā kā Direktīva 2001/14/EK gan nosaka robežmaksu principu par pamatu cenas noteikšanai, tomēr atstāj rīcības brīvību maksas noteikšanā par sliežu ceļu izmantošanu, kas dalībvalstīs var radīt pārāk atšķirīgas cenu noteikšanas sistēmas un pārāk atšķirīgas maksas; tā kā dalībvalstu atšķirīgais ieguldījumu apjoms dzelzceļa nozarē atspoguļojas arī infrastruktūras pārvaldītāju atšķirīgi noteiktā maksā par infrastruktūras izmantošanu;
- O. tā kā līdzšinējā pieredze un pašreizējā konkurences intensitāte liecina, ka dzelzceļa sistēma darbojas arī tad, ja infrastruktūra un pārvadājumi ir nodalīti ar tiesisku regulējumu;
- P. tā kā pārvadājumi ar kravas vagoniem veido vairāk nekā 50 % no kopējā apjoma un uzskatāmi par svarīgu Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu sastāvdaļu un tos izmanto daudz dzelzceļa sabiedrību klientu;
- Q. tā kā vērojamas pozitīvas pārmaiņas dzelzceļa satiksmes drošībā arī pēc kravu pārvadājumu tirgus atvēršanas, kaut publicētā statistika par dzelzceļa satiksmes negadījumiem joprojām ir nepilnīga; tā kā dalībvalstīs, kuras savu tirgu ir atvērušas visvairāk, situācijas pasliktināšanās drošības jomā nav vērojama; tā kā drošības sertifikāta praktisku saņemšanu apgrūtina īstenošanas problēmas, pārredzamības trūkums, kā arī organizatoriski un administratīvi ierobežojumi;

Noteikumi vairākveidu pārvadājumu jomā

1. atgādina, ka, ņemot vērā pieaugošo noslogojumu uz ceļiem, pieaugošās emisijas, ierobežotos energoresursus un satiksmes negadījumu upuru milzīgo skaitu, dzelzceļa transporta atdzīvināšana ir ES transporta politikas pamatzdevums un aicina Komisiju ņemt to vērā, ieviešot pirmo dzelzceļa pasākumu kopumu;
2. uzskata, ka direktīva „Eurovignette 2” ir pirmais solis ceļā uz godīgu vairākveidu pārvadājumu konkurenci: godīga konkurence nav iespējama, ja visiem dzelzceļa maršrutiem un visiem vilcieniem ES nosaka obligātas nodevas, turpretī ceļa nodevu, kuras lielums ir fiksēts, Eiropas Savienībā nosaka vienīgi uz brīvprātības pamata, lielākoties tikai par automaģistrāļu lietošanu un vienīgi smagajiem transportlīdzekļiem, neinternalizējot ārējās izmaksas; tāpēc aicina Komisiju līdz 2008. gadam iesniegt priekšlikumu direktīvai (salīdzināt ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija Direktīvas 2006/38/EK, ar ko groza Direktīvu 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem¹, 1. panta 9. punktu), kurā *Eurovignette* ir pielāgota dzelzceļa maršruta cenu noteikšanas sistēmai, turklāt uz visiem Eiropas Savienības autoceļiem nosaka obligātu ceļa nodevu visiem tiem smagajiem transportlīdzekļiem, kuri sver vairāk par 3,5 t, un ārējās izmaksas tiek internalizētas;
3. aicina Komisiju atbilstošos pasākumos īstenot nolīgumā ar Šveici un Alpu konvencijā iekļauto transporta protokolu pamatprincipus, lai pār Alpiem vedamās kravas pastiprināti novirzītu uz dzelzceļu;
4. atzīmē, ka dzelzceļa transporta konkurence ar gaisa transportu ir izkropļota; uzskata, ka

¹ OV L 157, 9.6.2006., 8. lpp.

atbrīvošana no aviācijas degvielas nodokļa un no starptautisko reisu aviobiļešu pievienotās vērtības nodokļa nekavējoties jāiekļauj starptautiskā un Eiropas Savienības darba kārtībā;

5. uzskata, ka ar Eiropas transporta politikas mērķiem nevar savienot to, ka dalībvalstis nosaka lielas maršruta izmaksas dzelzceļa kravu pārvadājumiem, vienlaicīgi nenosakot ceļa nodevu smagajiem transportlīdzekļiem uz autoceļiem;
6. uzsver, ka tīklu savstarpējā nesavietojamība joprojām ir galvenais šķērslis, lai izveidotu integrētu Eiropas dzelzceļa telpu un atzinīgi vērtē Komisijas lēmumu izvirzīt jaunu iniciatīvu šajā jautājumā; uzskata, ka liberalizācijai bija jānotiek vienlaikus ar savstarpējās savietojamības attīstību, un pauž nožēlu, ka šie abi procesi ir noritējuši ļoti atšķirīgos tempos; uzsver, ka tīklu atvēršana konkurencei sniegs labumu tikai tad, ja būs reāls, integrēts Eiropas tīkls; aicina turpmāk uzskatīt šo jautājumu par pašu svarīgāko;
7. aicina Komisiju modernizēt un attīstīt vairākveidu transporta infrastruktūras, jo īpaši dzelzceļa un ostu infrastruktūras mezgla punktus;

Noteikumi viena veida pārvadājumu jomā

8. uzsver, ka, lai uzlabotu dzelzceļa konkurētspēju, arī turpmāk jāpilnveido dzelzceļa pārvadājumu savstarpējā savietojamība; šajā sakarā aicina ar Eiropas vilcienu kontroles, dzelzceļu satiksmes pārvaldības un signalizācijas sistēmu (ERTMS) ātri un pilnībā aprīkot sešus koridorus, par ko Eiropas Savienības koordinators *Karel Vinck* vienojies ar dzelzceļa uzņēmumiem un dalībvalstīm, (A: Roterdama–Dženova, B: Neapole–Berlīne–Stokholma, C: Antverpene–Bāzele/Liona, D: Seviļa–Liona–Turīna–Trieste–Lubļana, E: Drēzdene–Prāga–Brno–Vīne–Budapešta, F: Duisburga–Berlīne–Varšava);
9. mudina Komisiju turpināt veiksmīgo pieredzi valsts atbalsta sniegšanas dzelzceļa ritošajam sastāvam jomā, kā tas tika darīts, aprīkojot vilcienus ar ERTMS vai uzlabojot šo sistēmu, un sniegt šādu palīdzību arī attiecībā uz preču vilcienu trokšņa līmeņa samazināšanu, jo tādējādi ir iespējams ietaupīt ieguldījumus infrastruktūrā;
10. atzīst, ka risinājumi, kuros ar ļoti augstām maršruta izmaksām uz dzelzceļa kravu pārvadājumu rēķina priekšroku dod pasažieru pārvadājumiem ir faktors, kas grauj dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspēju; norāda, ka šāda dzelzceļa uzņēmumu rīcība skaidrojama ar dalībvalstu nepietiekamu finansiālo atbalstu uzņēmumiem; tāpēc aicina Komisiju veikt visus tiesiskos pasākumus, lai pārtrauktu šādu rīcību;
11. aicina Komisiju cīnīties ar tādu kārtību, kad dalībvalstu transporta nozare saņem Eiropas Savienības finansiālo atbalstu, bet tās šo palīdzību izmanto gandrīz vienīgi autoceļu tīkla finansēšanai, atstājot novārtā sliežu ceļus; uzskata, ka līdzfinansējumā vismaz 40 % līdzekļu vajadzētu piešķirt dzelzceļam;
12. atzīmē, ka trīs Baltijas dalībvalstis ir īstenojušas ES tiesību aktus un liberalizē savu tirgu, taču kaimiņvalstī Krievijā tas nenotiek; uzskata, ka šī īpašā situācija ir jāatzīmē Eiropas Komisijas ziņojumā;
13. atbalsta Komisijas centienus attīstīt Eiropas sliežu ceļu tīklu kravu pārvadājumu veikšanai un sagaida, ka tā jo īpaši atbalstīs svarīgākos Eiropas komunikāciju tīkla projektus;
14. lūdz Komisiju sniegt ieteikumus dzelzceļa finanšu struktūras noturīgai pārveidei

(sk. Padomes Direktīvas 91/440/EEK 9. pantu);

15. aicina Komisiju izstrādāt plānu, kā veicināt rūpniecības uzņēmumu dzelzceļa pievadceļu atjaunošanu un nodrošināt jau esošo pievadceļu saglabāšanu;
16. aicina Komisiju pievērst uzmanību iespējai izveidot maršrutu cenas vairāk pārredzamas un paredzamas, nosakot cenu saskaņošanas minimuma principu starptautiskos koridoros, kuros dzelzceļa uzņēmumi veic ieguldījumus savstarpējas izmantojamības uzlabošanai;

Tiesiskais regulējums dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa pārvadājumu nodalīšanai

17. ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāja centrālo lomu dzelzceļa nozarē, uzskata dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa pārvadājumu nodalīšanu par dzelzceļa politikas galveno jautājumu, šajā sakarā uzskata par pilnīgi nepieciešamu izveidot neatkarīgu un pārredzamu regulatīvu iestādi, kurai piešķirtu atbilstošu finansējumu;
18. gan nodalīšanas, gan integrācijas modeļi uzskata par atbilstošu Kopienas tiesībām, ja ir nodrošināta svarīgāko funkciju neatkarība Direktīvas 2001/14/EK izpratnē; uzskata, ka tā tomēr nav pilnībā nodrošināta, ko to pierāda tirgū ienākošo uzņēmumu daudzās sūdzības, kuriem jākonkurē ar esošajiem vietējiem valsts dzelzceļa uzņēmumiem; uzsver, ka to sūdzības bija vai ir, piemēram, šādas:
 - piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai vai izdevīgam maršrutam netika piešķirta, jo tie jau ir piešķirti dzelzceļa uzņēmumam, kas pieder pie koncerna;
 - vēlmes nevar apmierināt, jo pirms tam demontētas pārmijas un/vai atzarojumi uz blakusslīdēm;
 - bez pamatota iemesla noteikti ātruma ierobežojumi, lai mazinātu konkurentu savienojumu drošību;
 - nevarēja nopirkt lietotas lokomotīves, jo tās jau nodotas lūžņos, vai arī valstu dzelzceļa uzņēmumi lika šķēršļus to iegādei;
 - pēc tam, kad tika nopirkts agrākais valsts dzelzceļa uzņēmums, būtiski palielinājās maksa par maršruta izmantošanu;
 - maksa par maršruta izmantošanu tika paaugstināta tik īsā laikā, ka to vairs nevarēja iekļaut cenas kalkulācijā, savukārt koncernam piederošo dzelzceļa uzņēmumu par to informēja savlaicīgi;
 - koncernos tika pieļauta šķērssubsidēšana, jo tā vietā, lai līdzekļus izmantotu dzelzceļa infrastruktūrai, daļa no maksas par maršruta izmantošanu nonāca holdinga rīcībā, tādējādi ne tikai uzlabojot tā finanšu rezultātus, bet arī dodot iespēju lētāk piedāvāt savus pakalpojumus tirgū;
 - privātie uzņēmumi bieži vien maksā par enerģiju vairāk, nekā koncernu meitasuzņēmumi, pat ja energoapgāde ir integrēta holdingā, un šo konkurences izkropļojumu Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa pat atzina par pieļaujamu;
 - dalībvalstīs ir dažāda licencēšanas kārtība, jo īpaši attiecībā uz lokomotīvēm, un katra dalībvalsts savam dzelzceļa tīklam pieprasa atsevišķu licenci, šāda kārtība ne tikai prasa

daudz laika, bet saistīta arī ar ļoti lielām izmaksām;

19. atzīmē, ka jaunu pakalpojumu piedāvātāju ienākšana tirgū kravas vagonu pārvadājumu nozarē ir atkarīga no efektīvas šķirotavu darbības; par svarīgu uzskata šķirotavu neitrālu darbību, lai nodrošinātu, ka visu uzņēmumu apkalpošanu nediskriminējošā veidā, aicina Komisiju apsvērt attiecīgu grozījumu Eiropas Savienības tiesību aktos;
20. prasa Komisijai pārveidot šobrīd valstu robežās darbojošās dzelzceļa sistēmas tā, lai katrs dzelzceļa uzņēmums, kurš izpildījis vajadzīgos tiesiskos un tehniskos priekšnoteikumus savā dalībvalstī, saņemtu atļauju strādāt visā Eiropas dzelzceļa tīklā (savstarpēja atzīšana), tādējādi sekmējot ne tikai Eiropas mēroga, bet arī reģionālus pārrobežu pārvadājumus; uzsver, ka tas arī samazinātu jau gadiem ilgās autotransporta un gaisa transporta priekšrocības;
21. aicina Komisiju nekavējoties uzsākt tiesvedību pret dalībvalstīm, kuras noteiktajos termiņos nav īstenojušas dzelzceļa pasākumu pirmo un/vai otro kopumu;
22. norāda, ka absolūta prioritāte ir jāpiešķir pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma īstenošanai, tostarp pārbaudes kritērijiem, kurus Komisija iekļāvusi pielikumos tās ziņojumam par pirmā dzelzceļa pasākumu kopuma īstenošanu;
23. konstatē, ka kopš 2001. gada 25 ES valstīs dzelzceļa daļa kravas pārvadājumu tirgū ir stabilizējusies, un vislabākie rezultāti vērojami tajās dalībvalstīs, kuras pirmās sāka reformēt to dzelzceļa nozares, paredzot Kopienas direktīvu publicēšanu un tirgus atvēršanu, ja neņem vērā Baltijas valstis, kuras gūst labumu no ļoti īpašā ģeogrāfiskā novietojuma un transportējamo preču tipa;
24. atzīmē, ka Eiropas dzelzceļu jaudas trūkumam ir negatīva ietekme uz dzelzceļu darbību, salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem; aicina Komisiju līdz 2007. gada beigām izpētīt direktīvas 2001/14/EK 22., 25. un 26. panta ietekmi saistībā ar jaudas analīzi un jaudas palielināšanas plānu infrastruktūras pārslodzes gadījumā;
25. uzsver, ka nozares konkurētspējas uzlabošana, atvērot tirgu, veicinās ieguldījumus nākotnē, tādējādi stimulējot izaugsmi un nodarbinātību, kas ir divi Lisabonas stratēģijas mērķi, kas jāsasniedz; turklāt, sekmējot videi labvēlīga transporta attīstību, Kopiena tādā veidā apzināti izvēlas attīstīt ilgtspējīgu transporta veidu;
26. uzsver, cik svarīga ir dzelzceļa uzņēmumu neatkarība, kā tas, cita starpā, ir noteikts Direktīvas 91/440/EEK 5. pantā attiecībā uz tehnisko, organizatorisko un finanšu pārvaldību, un atzīmē šādas neatkarības labvēlīgo ietekmi uz dzelzceļa kā transporta veida attīstību;
27. uzsver, ka ir svarīgi veidot Eiropas sociālo dialogu, liberalizācijas procesā nepieļaujot sociālā dempinga veicināšanu;
 - o
 - o
 - o
28. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.