



---

## PIENĒMTIE TEKSTI

---

### P8\_TA(2016)0280

#### **Eiropas dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēja**

#### **Eiropas Parlamenta 2016. gada 9. jūnija rezolūcija par Eiropas dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju (2015/2887(RSP))**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Eiropa 2020 — stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei” (COM(2010)2020),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Spēcīgāka Eiropas rūpniecība izaugsmei un ekonomikas atveseļošanai” (COM(2012)0582),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu “Eiropas rūpniecības atdzimšana” (COM(2014)0014),
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Tirdzniecība visiem. Ceļā uz atbildīgāku tirdzniecības un ieguldījumu politiku” (COM(2015)0497),
- ņemot vērā Komisijas Balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Komisijas pētījumu „Dzelzceļa apgādes nozares pārskats un konkurētspējas apsekojums” (*Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry*) (ENTR ĢD, 06/054),
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta pētījumu „Sauszemes kravas — kāpēc ES nosūtītāji priekšroku dod autopārvadājumiem, nevis pārvadājumiem pa dzelzceļu”,
- ņemot vērā jautājumu Komisijai par Eiropas dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- ņemot vērā Reglamenta 128. panta 5. punktu un 123. panta 2. punktu,

#### ***Eiropas dzelzceļa apgādes nozares īpatnības un stratēģiskā nozīme Eiropas rūpniecības atdzimšanā***

1. uzsver, ka Eiropas dzelzceļa apgādes nozarē, kura aptver lokomotīvu un ritošā sastāva ražošanu un sliežu ceļa, elektroapgādes, signalizācijas un telekomunikāciju aprīkojumu, kā arī uzturēšanas un rezerves daļu nodrošināšanas pakalpojumus un kurā ir daudz

- MVU, kā arī lieli vadoši nozares uzņēmumi, strādā 400 000 darbinieku, 2,7 % no gada apgrozījuma tiek ieguldīti pētniecībā un izstrādē un tās daļa ir 46 % no pasaules dzelzceļa apgādes nozares tirgus; uzsver, ka dzelzceļa nozare kopumā, tostarp operatori un infrastruktūra, ir atbildīga par vairāk nekā vienu miljonu tieši un 1,2 miljoniem netieši radīto darbvieta Eiropas Savienībā; norāda, ka šie skaitļi skaidri apliecina dzelzceļa apgādes nozares lielo nozīmi Eiropas rūpniecības izaugsmē, nodarbinātībā un inovācijā un tās ieguldījumu, lai sasniegtu 20 % reindustrializācijas mērķi;
2. uzsver šīs nozares īpatnības, ko jo īpaši raksturo tāda aprīkojuma ražošana, kura dzīves ilgums var ilgt līdz 50 gadiem, liela kapitālietilpība, būtiska atkarība no publiskā iepirkuma un pienākums ievērot ļoti augstus drošības standartus;
  3. atgādina par būtisko dzelzceļa ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā un tādu problēmu risināšanā, ko rada citas megatendences, piemēram, urbanizācija un demogrāfiskās pārmaiņas; tāpēc mudina Komisiju ar konkrētiem politikas pasākumiem un mērķtiecīgiem ieguldījumiem atbalstīt 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu izklāstītos mērķus par modālo pāreju uz dzelzceļa gan pasažieru, gan kravas pārvadājumiem; norāda, ka saskaņā ar *COP 21* rezultātiem un ES 2030. gada mērķiem klimata un enerģētikas jomā pāreja uz dzelzceļa transportu un citiem ilgtspējīga, energoefektīva, elektrificēta transporta veidiem ir vajadzīga, lai sasniegtu mērķtiecīgu transporta dekarbonizāciju; aicina Komisiju, ņemot vērā šo situāciju, izmantot gaidāmo paziņojumu par transporta nozares dekarbonizāciju, lai ierosinātu jaunus pasākumus energoefektīvu tehnoloģiju izstrādes atbalstam dzelzceļa apgādes nozarē;
  4. norāda, ka dzelzceļa apgādes nozares līderpozīcijai pasaules tirgū tehnoloģiju un inovācijas jomā ir būtiska nozīme, lai sasniegtu Komisijas noteikto 20 % industrializācijas mērķi;
  5. atzīmē, ka Eiropas dzelzceļa apgādes nozare var izmantot vairākus labvēlīgus apstākļus, jo, papildus tam, ka dzelzceļš ir transporta veids, kas maz kaitē videi, tas var arī darboties lielā tirgū un izmantot spēju atvieglot lielapjoma pārvadājumus; tomēr atzīmē, ka pašlaik nozare saskaras ar trīskāršu konkurenci: intermodālu, starptautisku un dažkārt pat uzņēmuma iekšienē;

### ***Eiropas dzelzceļa apgādes nozares pasaulē vadošo pozīciju saglabāšana***

6. norāda, ka pieejamajos dzelzceļa apgādes nozares starptautiskajos tirgos līdz 2019. gadam ir sagaidāms gada izaugsmes līmenis 2,8 %; uzsver — lai gan ES ir lielā mērā atvērta konkurentiem no trešām valstīm, trešās valstis ir ieviesušas vairākus šķēršļus, kas Eiropas dzelzceļa apgādes nozari diskriminē; uzsver, ka trešo valstu konkurenti, jo īpaši no Ķīnas, strauji un agresīvi attīstās Eiropā un citos pasaules reģionos, bieži vien ar lielu savas izcelsmes valsts politisku un finansiālu atbalstu (piemēram, dāsniem eksporta kredītiem, uz kuriem neattiecas ESAO noteikumi); uzsver, ka šāda prakse var izraisīt negodīgu konkurenci, kas apdraud darbvieta Eiropā; tāpēc uzsver, ka jānodrošina taisnīgi un vienlīdzīgi konkurences apstākļi globālajā konkurencē un ir vajadzīga savstarpēja piekļuve tirgum, lai novērstu darbvieta skaita samazināšanās risku un aizsargātu rūpniecisko zinātību Eiropā;
7. uzsver, ka pat Eiropas dzelzceļa tirgū daudziem ES uzņēmumiem, jo īpaši MVU, darboties pārrobežu mērogā ir grūti un dārgi, jo tirgus ir sadrumstalots gan administratīvi, gan tehniski; uzskata, ka izšķiroši būs sasniegt mērķi izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, lai varētu saglabāt Eiropas dzelzceļa apgādes nozares pārkumu

pasaules līmenī;

### ***Atjaunota Eiropas dzelzceļa nozares inovāciju programma***

8. atzīst, ka dzelzceļa apgādes nozare ir būtiski svarīga Eiropas konkurētspējai un inovācijas spējai; mudina veikt pasākumus, lai Eiropa arī turpmāk saglabātu tehnoloģisko un novatorisko pārkumu šajā nozarē;
9. atzinīgi vērtē lēmumu izveidot kopuzņēmumu *Shift2Rail* (S2R) un nesen publicētos pirmos uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus; prasa ātri un laikus, tiklīdz iespējams, īstenot visas S2R darbības pētniecības un izstrādes jomā; kritizē to, ka MVU dalība kopuzņēmumā S2R ir neliela, kas daļēji saistīts ar lielajām izmaksām un instrumenta sarežģītību; mudina valdi analizēt MVU iesaistīšanos otrajā uzaicinājumā asociētajiem dalībniekiem iesniegt priekšlikumus un uzlabot to, kā arī apsvērt īpašus, MVU paredzētus uzaicinājumus; aicina Komisiju nodrošināt, ka tiek ievēroti regulējuma noteikumi par līdzsvarotu MVU un reģionālo pārstāvību;
10. uzsver, ka inovācijas spēja, ieguldījumi pētniecībā un izstrādē, tirgus sadrumstalotības novēršana un kopu veidošana ir būtiski pamatfaktori, lai saglabātu Eiropas dzelzceļa apgādes nozares starptautisko konkurētspēju;
11. aicina Komisiju pilnībā izmantot dažādus ES finansēšanas instrumentus, izpētīt un izmantot papildu finansējuma avotus kopuzņēmumam S2R un meklēt sinerģijas starp dažādiem ES fondiem un ar privātiem ieguldījumiem; šajā sakarībā aicina Komisiju izmantot papildu ES finansējuma instrumentus dzelzceļa aprīkojumam ārpus S2R (piemēram, īpašus uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus dzelzceļa pētniecībai pamatprogrammā “Apvārsnis 2020” ārpus S2R, *InnovFin*, EISI, struktūrfondiem, ESIF), tostarp izmantojot S2R izmēģinājuma shēmu, kas salāgo ES finansējumu ar struktūrfondiem un citiem ES inovācijas fondiem;
12. aicina Komisiju sadarboties ar nozari, lai nodrošinātu Eiropas strukturālo un investīciju fondu (ESI fondu) un jo īpaši Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) optimālu izmantošanu nolūkā atbalstīt dzelzceļa pētniecības un izstrādes projektus reģionālā līmenī; mudina to arī pievērsties dzelzceļa apgādes nozares nākotnei pēc 2020. gada;
13. uzsver, ka kopas ir nozīmīgs instruments, ar ko apvienot attiecīgās ieinteresētās personas vietējā un reģionālā līmenī, tostarp publiskās iestādes, universitātes, pētniecības institūtus, dzelzceļa apgādes nozari, sociālos partnerus un citas mobilitātes nozares; aicina Komisiju līdz 2016. gada decembrim nākt klajā ar kopu stratēģiju izausmei; aicina Komisiju un dalībvalstis palielināt atbalstu dzelzceļa uzņēmumu kopu izstrādātajiem inovāciju projektiem un citām iniciatīvām, kas apvieno dzelzceļa apgādes nozares MVU, lielākus uzņēmumus un pētniecības institūtus vietējā, reģionālā, valsts un Eiropas līmenī; norāda, ka kopu veidošanai būs vajadzīgs publiskais finansējums; šajā saistībā norāda uz iespējām, ko piedāvā jauni finansēšanas instrumenti (ESIF u. c.);
14. uzskata, ka Komisijai būtu jāapsver iespēja izveidot forumu Eiropas līmenī, kurš varētu apvienot pastāvošus uzņēmumus, jaunizveidotus uzņēmumus un saistītus uzņēmumus, kam ir novatoriskas idejas par dzelzceļa nozari, jo īpaši digitalizācijas jomā, lai apmainītos ar paraugpraksi un atvieglotu partnerību īstenošanu; uzskata, ka Komisijai būtu jāapsver, kādā veidā stimulēt lielu uzņēmumu un MVU sadarbību ar dzelzceļa apgādes nozari saistītos pētniecības projektos;

15. uzskata, ka vienai no pētniecības darbībām vajadzētu būt digitalizācijai, lai palielinātu dzelzceļa darbības rezultātus un samazinātu tās darbības izmaksas (piemēram, ar automatizāciju, sensoriem un uzraudzības instrumentiem, sadarbību, piemēram, lietojot *ERTMS/ETCS*, kosmosa tehnoloģiju izmantošanu, tostarp sadarbībā ar EKA, lielo datu izmantošanu un kibernetiku); uzskata, ka otram nozīmīgam jautājumam vajadzētu būt resursefektivitātes un energoefektivitātes palielināšanai, piemēram, izmantojot vieglākus materiālus un alternatīvas degvielas; uzskata, ka trešais jautājums, kam jāpievērš uzmanība, būtu sasniegumi, kuri padara dzelzceļa transportu pievilcīgāku un atzītāku (piemēram, augstāka uzticamība un trokšņa samazināšana, vienots multimodāls transports un integrēta biļešu pārdošana); uzsver, ka inovācijas centieni nedrīkst atstāt novārtā infrastruktūru, kas ir būtisks dzelzceļa konkurētspējas elements;
16. prasa ātri ieviest integrētu e-biļešu pārdošanas sistēmu, kas būtu koordinēta ar citiem transporta veidiem un citiem pakalpojumiem, kurus varētu sniegt vienoto biļešu pārdevēji;
17. vērš uzmanību uz steidzamu nepieciešamību nodrošināt mūsdienīgu dzelzceļa sliežu un cita veida sliežu ceļu izbūvi, tostarp, dzelzceļa, tramvaja un cita veida sliežu ceļu iekārtu ražošanu vienotajā Eiropas tirgū;
18. aicina Komisiju nodrošināt Eiropas dzelzceļa piegādātāju intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību starptautiskā līmenī saskaņā ar ieteikumiem Eiropas Parlamenta 2015. gada 9. jūnija rezolūcijā par stratēģiju intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzībai un īstenošanai trešās valstīs<sup>1</sup>;

### ***Ilgtspējīgai dzelzceļa apgādes nozarei vajadzīgo prasmju iegūšana***

19. prasa izstrādāt Eiropas apmācības un izglītības stratēģiju, kas apvieno dzelzceļa apgādes nozares uzņēmumus, pētniecības institūtus un sociālos partnerus, lai kopīgi izvērtētu ilgtspējīgai un inovatīvai dzelzceļa apgādes nozarei nepieciešamās prasmes; uzskata, ka šajā sakarībā būtu jāuzsāk priekšizpēte par iespējamu Eiropas Nozaru kvalifikācijas padomi dzelzceļa nozarē; aicina dalībvalstis vai attiecīgās reģionālās iestādes izveidot regulējumu turpmākas apmācības sniegšanai, proti, kā individuālas tiesības uz apmācību, kas nodrošina, ka darba ņēmēju prasmju kopums atbilst augošajam pieprasījumam nozarē un ir pielāgojams jaunam tirgum vai atlaišanas gadījumā izmantojams citā rūpniecības nozarē;
20. norāda, ka darbaspēka novecošanās dēļ dzelzceļa apgādes nozarē trūkst kvalificētu darbinieku; tāpēc atzinīgi vērtē visus centienus veicināt mūžizglītību un tehniskās prasmes; prasa rīkot kampaņu, ar ko palielināt dzelzceļa apgādes nozares pamanāmību un pievilcību jauno inženieru acīs (piemēram, izmantojot ESF finansējumu); uzsver to, ka nozarē ir īpaši zems sieviešu nodarbinātības līmenis, un tāpēc uzsver, ka šādi kampaņai būtu jāpievērš īpaša uzmanība šīs nelīdzsvarotības novēršanai; aicina Komisiju atbalstīt sociālo dialogu, lai atvieglotu sociālo inovāciju, un sekmēt kvalitatīvu ilgtermiņa nodarbinātību, lai padarītu nozari pievilcīgāku kvalificētiem darbiniekiem;
21. uzskata, ka atbilstoši izraudzītu prasmju nodrošināšana ir būtisks ieguldījums, lai ilgtermiņā saglabātu Eiropas dzelzceļa apgādes nozares pasaules līderību tehnoloģiju un inovācijas jomā;

---

<sup>1</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2015)0219.

## ***MVU atbalstīšana***

22. uzskata, ka finansējuma pieejamība ir viens no galvenajiem MVU šķēršļiem dzelzceļa apgādes nozarē; uzsver *COSME* un struktūrfondu pievienoto vērtību, lai palīdzētu mazajiem un vidējiem uzņēmumiem iegūt finansējumu, tostarp garantijas un pašu kapitāla mehānismu veidā, un uzsver, ka nepieciešams stiprināt šos instrumentus; atzinīgi vērtē to, ka ESIF lielu uzmanību pievērš MVU un uzņēmumiem ar vidēji lielu kapitālu, tomēr uzsver, ka fondam tagad ir jāizpilda savs solījums, un norāda, ka būtu jāizpēta arī alternatīvi finansējuma avoti; atzinīgi vērtē saskaņā ar pamatprogrammu “Apvārsnis 2020” izstrādāto instrumentu mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, taču uzsver problēmu, kas saistīta ar parakstīšanās limita pārsniegšanu un nelielajiem panākumiem; aicina Komisiju risināt šo problēmu starposma pārskatā par pamatprogrammu “Apvārsnis 2020”; aicina Komisiju veicināt MVU pieejamo ES finanšu instrumentu un fondu labāku apguvi;
23. uzsver, ka dzelzceļa apgādes nozarē MVU bieži vien ir atkarīgi no viena uzņēmuma; uzsver, ka MVU atturas no paplašināšanās, jo trūkst resursu un augsti ir riska faktori, kas saistīti ar pārrobežu darbību; aicina Komisiju Eiropas Biznesa atbalsta tīklā izveidot dzelzceļa nozares grupas, kas varētu konsultēt un apmācīt dzelzceļa apgādes nozares MVU par dažādām inovācijas finansēšanas shēmām, dotācijām un internacionalizāciju, kā arī par to, kā atrast un uzrunāt potenciālos uzņēmējdarbības partnerus un partnerus, ar kuriem pieteikties ES finansētiem kopīgiem pētniecības projektiem;
24. aicina Komisiju turpināt izmantot pašreizējās MVU internacionalizācijas atbalsta programmas un popularizēt tās Eiropas dzelzceļa apgādes nozares MVU vidū, izmantojot sinerģiju starp dažādiem ES fondiem; aicina Komisiju pilnveidot apmācības programmas par piekļuvi konkrētiem ārvalstu tirgiem un plaši informēt dzelzceļa apgādes nozares MVU par šīm programmām;
25. aicina Komisiju un dalībvalstis izskatīt visas iespējas dzelzceļa apgādes nozares MVU atbalstam, tostarp saistībā ar Mazās uzņēmējdarbības akta iespējamu mērķtiecīgu pārskatīšanu, īpašu uzmanību pievēršot tādām rūpniecības apakšnozarēm kā dzelzceļa apgādes nozarei, kurās īpaši svarīgi ir iesaistīt MVU ar augstu pievienoto vērtību;
26. pauž bažas par to, ka dzelzceļa apgādes nozarē mazie un vidējie uzņēmumi maksājumus saņem novēloti; aicina Komisiju uzraudzīt, vai tiek pareizi īstenota Maksājumu kavējumu direktīva (2011/7/ES);

## ***Labāka Eiropas tirgus vide piegādātājiem un lielāks pieprasījums pēc dzelzceļa produktiem***

27. atzinīgi vērtē ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes tehniskā pīlāra pieņemšanu un aicina to ātri īstenot kā svarīgu priekšnosacījumu dzelzceļa produktu patiesa vienotā tirgus izveidei; uzsver, ka labāka sadarbība un nozīmīgāka Eiropas Dzelzceļa aģentūras (EDzA) loma palīdzēs saskaņot tīklu un tāpēc šiem faktoriem ir potenciāls samazināt izmaksas par ritošā sastāva un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) lauka iekārtu izstrādi un atļauju izsniegšanu; norāda, ka nepieciešams sniegt EDzA pietiekamus cilvēkresursus un finanšu resursus, lai varētu izpildīt jaunus paplašinātos uzdevumus; uzskata, ka ceturtā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma politiskais pīlārs nodrošinās pārvaldītāju un kopumā arī pasūtītāju konkurētspēju;
28. uzsver, ka pilnībā, efektīvi un vienādi ir jāīsteno regula par dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvaldījumiem, kas dod labumu gan pasažieriem, gan nozarei;

29. aicina Komisiju no jauna izvērtēt tirgus definīcijas un spēkā esošo ES konkurences noteikumu kopumu, lai ņemtu vērā globālā dzelzceļa apgādes tirgus attīstību; aicina Komisiju noteikt, kā šīs definīcijas un noteikumus vajadzētu atjaunināt, lai risinātu apvienošanās problēmas globālajā tirgū, piemēram, *CNR-CSR* apvienošanās, un ņemtu vērā stratēģiskās partnerības un alianses Eiropas dzelzceļa apgādes nozarei;
30. prasa turpināt Eiropas standartizāciju dzelzceļa nozarē, ko *CEN/CENELEC* vadībā īsteno ieinteresētās personas (tostarp Eiropas dzelzceļa apgādes nozare); cer, ka Komisijas ierosinātajai kopīgajai standartizācijas iniciatīvai šajā saistībā būs liela nozīme; uzsver, ka svarīgi ir Eiropas standartizācijas procesā iesaistīt vairāk MVU;
31. prasa strauji īstenot ES 2014. gada publiskā iepirkuma direktīvas; atgādina dalībvalstīm un Komisijai, ka šīs direktīvas uzliek pienākumu līgumslēdzējām iestādēm publiskā iepirkuma lēmumus pamatot ar saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma principu, galveno uzmanību pievēršot aprites cikla izmaksām un vides un sociālā ziņā ilgtspējīgiem produktiem un tādējādi novēršot algu un sociālo dempingu, kā arī palīdzot stiprināt reģionālās ekonomikas struktūru; aicina Komisiju un dalībvalstis vispārēji veicināt visu aprites cikla izmaksu analīzi kā standarta praksi attiecībā uz ilgtermiņa ieguldījumiem, sniegt pamatnostādnes līgumslēdzējām iestādēm un uzraudzīt to piemērošanu; aicina Komisiju un dalībvalstis atgādināt līgumslēdzējām iestādēm, ka saistībā ar pārskatīto Eiropas publisko iepirkumu sistēmu spēkā ir noteikums, kas ļauj noraidīt piedāvājumus, kuros vairāk nekā 50 % vērtības tiek pievienoti ārpus ES (Direktīvas 2014/25/ES 85. pants);
32. aicina Komisiju uzraudzīt trešo valstu ieguldījumus dzelzceļa nozarē ES dalībvalstīs un nodrošināt, ka tiek ievēroti Eiropas tiesību akti publiskā iepirkuma jomā, piemēram, tiesību akti par neparasti lētiem piedāvājumiem un negodīgu konkurenci; aicina Komisiju veikt izmeklēšanu attiecībā uz iespējamiem trešo valstu kandidātiem, kuri iesniedz piedāvājumus Eiropas Savienībā, vienlaikus saņemot valdības subsīdijas no trešām valstīm;

### ***Vairāk ieguldījumu dzelzceļa projektos***

33. cer, ka spēkā esošos ES finansēšanas instrumentus (piemēram, EISI, struktūrfondus) izmantos pilnībā tā, lai pieprasījums pēc dzelzceļa projektiem tiktu veicināts, tostarp ar tādiem ES finansēšanas instrumentiem ieguldījumiem ārpus ES kā Pirmspievienošanās palīdzības instrumentu un Eiropas kaimiņattiecību instrumentu; uzsver, ka svarīgi ir veiksmīgi īstenot Eiropas Stratēģisko investīciju fondu (ESIF) kā vienu no instrumentiem, ar ko privāto kapitālu piesaistīt dzelzceļa nozarei, un prasa arī turpmāk pētīt, kā privātos ieguldījumus var izmantot dzelzceļa projektiem; uzskata, ka dzelzceļa apgādes nozares atbalstīšanā būtiska nozīme ir publiskām attīstības bankām valsts un Eiropas līmenī; aicina Komisiju sadarboties ar daudzpusējām attīstības bankām, lai palīdzētu valsts iestādēm un privātām aģentūrām veikt ieguldījumus ilgtspējīgākā un energoefektīvākā dzelzceļa aprīkojumā visā pasaulē; aicina Komisiju un EIB pastiprināt konsultatīvo atbalstu dzelzceļa projektiem, izmantojot jaunizveidoto Eiropas konsultāciju centru ESIF satvarā, lai tiem palīdzētu piesaistīt ieguldījumus; uzskata, ka dzelzceļa nozare Eiropā joprojām būs ļoti atkarīga no publiskiem ieguldījumiem; tādēļ mudina dalībvalstis un valsts iestādes veikt lielus ieguldījumus savās maģistrālajās un pilsētu dzelzceļa sistēmās un, ja iespējams, palielināt kohēzijas fondu apguves rādītājus dzelzceļa projektiem; tomēr, ņemot vērā šo atkarību un spriedzi, kas daudzās Eiropas valstīs ir saistīta ar valsts budžetu, prasa izmantot visus iespējamus (gan reglamentējošos, gan budžeta) līdzekļus, lai dzelzceļa nozarei piesaistītu privāto

kapitālu;

34. norāda, ka dzelzceļa nozares sarežģītības dēļ aizdevējiem ir grūti izprast risku un līdz ar to izsniegt lētākus aizdevumus; aicina Komisiju izveidot dzelzceļa apgādes nozares finanšu forumu ar mērķi palielināt dzelzceļa apgādes nozares līdzdalību un zināšanu apmaiņu ar finanšu nozari, tādējādi uzlabojot banku izpratni par nozari un līdz ar to tām labāk apzinoties saistīto risku un finansēšanas izmaksu samazināšanu;
35. uzskata, ka nedrīkstētu aizmirst par dzelzceļa pašreizējā aprīkojuma tehnisko apkopi un modernizāciju; aicina Komisiju un dalībvalstis veicināt vecā aprīkojuma aizstāšanu ar moderniem un ilgtspējīgiem produktiem plašākā mērogā;
36. atzinīgi vērtē ES atbalstu tiešsaistes platformai “Pilsētu mobilitātes novērošanas centrs (*Eltis*)”, kas dod iespēju apmainīties ar paraugpraksi par pilsētu sistēmām lielpilsētu teritorijās; aicina Komisiju pastiprināt paraugprakses apmaiņu par dažādām iespējām finansēt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes sistēmas un popularizēt tās savā topošajā Eiropas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu platformā;
37. aicina Komisiju sadarbībā ar EDzA palīdzēt saskaņoti vēl vairāk izvērst *ERTMS* Eiropas Savienībā un veicināt *ERTMS* ārpus ES;
38. atzinīgi vērtē centienus ieviest *Galileo* un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (*EGNOS*) pakalpojumus un lietojumprogrammas dzelzceļa nozarē; šajā saistībā atzīst Eiropas GNSS aģentūras nozīmi un tās panākumus, vadot projektus saskaņā ar Septīto pamatprogrammu un programmu „Apvārsnis 2020”;

#### ***Dzelzceļa apgādes nozares globālās konkurētspējas stiprināšana***

39. aicina Komisiju nodrošināt, lai turpmākajos tirdzniecības nolīgumos (tostarp pašlaik notiekošajās sarunās ar Japānu, Ķīnu un ASV) un spēkā esošo tirdzniecības nolīgumu pārskatīšanā tiek iekļauti īpaši noteikumi, kas ievērojami uzlabo Eiropas dzelzceļa apgādes nozares piekļuvi tirgum, jo īpaši attiecībā uz publisko iepirkumu, tostarp risinot problēmu par augstākām lokalizācijas prasībām un nodrošinot dzelzceļa apgādes nozarei savstarpēju piekļuvi ārvalstu tirgiem; aicina Komisiju nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus tirgus dalībniekiem Eiropā un ārpus tās;
40. aicina Komisiju nodrošināt, ka ES tirdzniecības politika ir labāk saskaņota ar rūpniecības politiku, lai tirdzniecības politikā tiktu ņemtas vērā Eiropas rūpniecības nozares vajadzības un jaunās paaudzes tirdzniecības nolīgumi neradītu jaunus ražošanas pārceļšanas gadījumus un turpmāku deindustrializāciju Eiropas Savienībā;
41. prasa Komisijai apņēmīgi strādāt, lai atceltu lielākos ar tarifiem nesaistītus tirdzniecības šķēršļus, kas kavē Eiropas dzelzceļa nozares piekļuvi ārvalstu tirgiem, tostarp šķēršļus ieguldījumiem (jo īpaši pienākumus, kas saistīti ar kopuzņēmumiem) un diskrimināciju vai pārredzamības trūkumu valsts iepirkuma procedūrās (jo īpaši aizvien apgrūtinātākās vietējā satura prasības);
42. uzsver, ka sarunām par starptautisko publisko iepirkuma instrumentu un to regulu pārskatīšanai, kurās paredzēti tirdzniecības aizsardzības instrumenti, ir liela nozīme Eiropas dzelzceļa apgādes nozarē un ietekme uz to, un aicina Padomi un Komisiju to ņemt vērā un strādāt ciešā sadarbībā ar Eiropas Parlamentu, lai drīz panāktu vienošanos par šiem instrumentiem; aicina Komisiju ņemt vērā iespējamo ietekmi uz tirdzniecības aizsardzības instrumentu darbību un Eiropas dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju,

ja tirgus ekonomikas statuss tiek atzīts valsts pārvaldītai vai citai ārpus tirgus ekonomikai;

43. aicina Komisiju izstrādāt vienotu ES tirdzniecības stratēģiju, kas nodrošina atbilstību savstarpīguma principam, jo īpaši attiecībā uz Japānu, Ķīnu un ASV, un atbalstu turpmākai dzelzceļa apgādes nozares, jo īpaši MVU, internacionalizācijai, tostarp starptautiskā līmenī popularizējot Eiropas standartus un tehnoloģijas, piemēram, *ERTMS*, un apsverot to, kā labāk aizsargāt Eiropas dzelzceļa apgādes nozares intelektuālā īpašuma tiesības (IĪT) (piemēram, plašāk veicinot IĪT palīdzības dienestu);
44. aicina Komisiju palīdzēt novērst visus tarifu un ar tarifiem nesaistītus tirdzniecības šķēršļus, vienkāršot uzņēmējdarbības procedūras dzelzceļa apgādes nozares mazajiem un vidējiem uzņēmumiem un nodrošināt, ka pakāpeniski samazinās visas ierobežojošās uzņēmējdarbības prakses trešo valstu tirgos; aicina Komisiju rīkoties, lai atvieglotu darba vīzu izsniegšanu Eiropas MVU darbiniekiem, kuri norīkoti pagaidu darbā trešās valstīs, lai tādējādi samazinātu uzņēmējdarbības darījumus, kas jāveic MVU;
45. norāda, ka vairākas trešās valstis pašlaik rada nepieņemamus tirdzniecības kropļojumus, pārmērīgi atbalstot savas valsts eksportētājus ar finansiāliem nosacījumiem, kas paredzēti potenciālajiem klientiem; aicina šajā sakarā Komisiju pārliecināt Ķīnas valdību parakstīt ESAO Nolīgumu par valsts atbalstītiem eksporta kredītiem un tā īpašo nodaļu par dzelzceļa infrastruktūru; vienlaikus aicina Komisiju pastiprināt centienus izstrādāt jaunas pasaules līmeņa pamatnostādnes par eksporta kredītiem, darbojoties Starptautiskajā darba grupā par eksporta kredītiem (*IWG*);

#### ***Labāks stratēģiski politiskais atbalsts nozarei***

46. aicina Komisiju publicēt paziņojumu par saskaņotu ES rūpniecības politikas stratēģiju, kuras mērķis ir Eiropas reindustrializācija un kuras pamatā *inter alia* ir ilgtspēja un enerģijas un resursu efektivitāte; aicina Komisiju šajā dokumentā izklāstīt savu stratēģiju par nozīmīgām rūpniecības nozarēm, tostarp par dzelzceļa apgādes nozari; uzskata, ka ir svarīgi tajā iekļaut idejas par to, kā saglabāt augsta līmeņa vertikālo ražošanu Eiropas Savienībā;
47. aicina Komisiju organizēt augsta līmeņa rūpniecības dialogu par dzelzceļa apgādes nozari, piedaloties attiecīgajiem komisāriem, Eiropas Parlamenta deputātiem, Padomei, dalībvalstīm, dzelzceļa nozarei, arodbiedrībām, pētniecības institūtiem, Eiropas Dzelzceļa aģentūrai un Eiropas standartizācijas organizācijām; norāda, ka regulārs dialogs dzelzceļa apgādes nozarē ļautu īstenot strukturētas Eiropas līmeņa debates par horizontālajām nozares problēmām un ES politikas ietekmi uz dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju;
48. aicina Komisiju nodrošināt, ka politika, kas ietekmē ES dzelzceļa apgādes nozares konkurētspēju, ir rezultāts efektīvai saziņai un koordinācijai starp dažādu iesaistīto politikas jomu pārvaldības institūcijām;
49. uzskata, ka ir nepieciešams Padomes politiskais atbalsts, lai nostiprinātu un attīstītu Eiropas dzelzceļa apgādes nozari; tādēļ aicina Konkurētspējas padomi jautājumu par Eiropas dzelzceļa apgādes nozari konkrēti iekļaut savā darba kārtībā;

o

o o



50. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.