

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys. Bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimas Europos konkurencingumui ir augimui skatinti**

(COM(2013) 25 final),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių**

(COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004**

(COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD)),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007**

(COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD)),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė**

(COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD)),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija)**

(COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)),

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija)**

(COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD))

(2013/C 327/21)

Pranešėjas **André MORDANT**

Komisija, 2013 m. vasario 19 d., Taryba, 2013 m. vasario 21-22 d., ir Europos Parlamentas, 2013 m. vasario 7 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsniu, 91 straipsnio 1 dalimi, 109, 170, 171 ir 304 straipsniais, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio,*

*kurį sudaro septyni dokumentai:*

*Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys. Bendros Europos geležinkelių erdvės sukūrimas Europos konkurencingumui ir augimui skatinti“*

COM(2013) 25 final;

*Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių*

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)

*Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos Sąjungos geležinkelių agentūros, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 881/2004*

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD)

*Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl šalių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkų atvėrimo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007*

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD)

*Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimo ir geležinkelių infrastruktūros valdymo iš dalies keičiama 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė*

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD)

*Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (nauja redakcija)*

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)

*Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija)*

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2013 m. birželio 20 d. priėmė savo nuomonę.

491-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2013 m. liepos 10–11 d. (liepos 11 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 82 nariams balsavus už, 20 – prieš ir 8 susilaikius.

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK prašo Komisijos, stebint visiems suinteresuotiesiems subjektams, atlikti geležinkelių dokumentų rinkinio poveikio vertinimą ir nustatyti jo atitikimą visuomenės poreikiams, poveikį modaliniam perkėlimui, erdvės planavimui, tarpvalstybinių jungčių plėtojimui ir geležinkelių transporto paslaugų kokybei remiantis faktiniais duomenimis apie prieinamumą, keleivių teisių stiprinimą ir kt.

1.2 EESRK mano, kad naujas teisės aktas, t. y. geležinkelių dokumentų rinkinys, turi būti grindžiamas geležinkelių transporto indėliu į Europos integraciją, visų pirma pabrėžiant jo poveikį ekonomikai, socialinei ir aplinkos sritims.

1.3 Teisėkūros iniciatyvos tikslas turėtų būti panaikinti tarpvalstybinės sienos tarp valstybių narių efektą. Ši iniciatyva turėtų padėti plėtoti tarpvalstybines jungtis tarp kaimyninių šalių ir šiuo tikslu įgyvendinti tvaraus vystymosi ir regioninio planavimo priemones ir sukurti infrastruktūrą tarp valstybių narių, kuriose tokios infrastruktūros nėra arba ji yra netinkama.

1.4 EESRK prašo Europos Sąjungos numatyti galimybę sukurti naujas tarpvalstybines struktūras ir nustatyti joms tvarką

dėl jų veiklos teritorijose vykdomų veiksmų, kad būtų galima apibrėžti ir įgyvendinti su visuotinės svarbos paslaugomis susijusius uždavinius, kaip numatyta Sutarties 14 straipsnyje ir Protokole Nr. 26.

1.5 EESRK prašo palikti valstybėms narėms teisę organizuoti savo nacionalinę geležinkelių struktūrą ir atverti vidaus rinką konkurencijai atsižvelgiant į jų geografinę, demografinę padėtį, istoriją ir ekonomines, socialines ir aplinkos sąlygas.

1.6 EESRK mano, kad kompetentingoms institucijoms turi būti palikta teisė tiesiogiai pavesti operatoriui teikti viešąsias paslaugas arba skelbti konkursą, kaip šiuo metu numatyta Reglamente Nr. 1370/2007/EB, ir savo nuožiūra nuspręsti dėl struktūros.

1.7 Reikalavimo parengti Komisijos prašomą viešojo transporto planą klausimu EESRK mano, kad kompetentingos institucijos neturi būti varžomos apibrėžiant su viešosiomis paslaugomis susijusias užduotis, ir prašo nustatyti aiškius prieinamumo neįgaliems asmenims gerinimo ir keleivių dalyvavimo tikslus surengiant konsultacijas ir vykdant paslaugų kokybės stebėseną.

1.8 Be to, EESRK ragina palikti operatoriams galimybę kontroliuoti pramoninius geležinkelio paslaugų teikimo aspektus ir perduoti jų nuosavybės riedmenis ir kitą įrangą siekiant paskatinti vykdyti mokslinius tyrimus ir diegti inovacijas, kurie būtini šio sektoriaus pažangai saugos ir kokybės srityje užtikrinti.

1.9 EESRK rekomenduoja Komisijai įgyvendinti iniciatyvą, susijusią su geležinkelių saugos, kuri yra labai svarbi plėtojant geležinkelius, kontrole ir šiuo tikslu steigti nacionalines observatorijas arba jungtinius saugos komitetus. Komitetas prašo užtikrinti skaidrias geležinkelių eksploatavimo sąlygas, ragina valdžios institucijas laikytis demokratiškesnio požiūrio į saugą ir užtikrinti, kad būtų laikomasi Sutarties 91 straipsnio, kuriame nustatyti Europos Sąjungos išpareigojimai siekti rezultatų transporto saugos srityje.

1.10 EESRK siūlo Europos geležinkelio agentūrai pavesti spręsti su darbuotojų sveikata ir sauga susijusius klausimus, kadangi jie yra labai svarbūs siekiant ir toliau naudotojams, darbuotojams ir netoli geležinkelio įrenginių gyvenantiems žmonėms užtikrinti aukštą eksploatavimo saugos lygį.

1.11 Be to, EESRK mano, kad labai svarbu, kad agentūra būtų atsakinga už visus savo sprendimus.

1.12 EESRK mano, kad, siekiant paskatinti rinktis geležinkelį, didžiausias dėmesys turi būti skiriamas rinkinio techniniam skyriui.

1.13 EESRK ragina darbdavius ir valdžios institucijas atsižvelgti į darbo geležinkelio srityje sunkumą ir pavojingumą ir numatyti specialią socialinę apsaugą, kolektyvines sutartis, darbo užmokesčių, karjeros galimybes, taip pat laikytis pensijų srityje priimtų išpareigojimų.

1.14 EESRK siūlo sukurti tęstinio mokymo ir įgytos patirties pripažinimo sistemą ir taip sudaryti darbuotojams galimybę panaudoti ir tobulinti savo įgūdžius.

1.15 EESRK prašo visų valstybių narių priimančias sprendimus dėl rinkos organizavimo arba atvėrimo konkurencijai išlaikyti rinkos senbuvių užimtumo lygį, darbuotojų kolektyvines garantijas, darbo užmokesčio ir darbo sąlygas. Pasikeitus veiklos vykdytoji būtina numatyti darbuotojų ir jų kolektyvinėse sutartyse numatytų garantijų perėmimą.

## 2. Svarbiausios nuostatos

2.1 Ši nuomonė grindžiama toliau nurodytomis nuomonėmis ir jose pateiktomis rekomendacijomis:

— TEN/432–433 - 2011 m. kovo 16 d. Nuomonė „Bendra Europos geležinkelių erdvė“ <sup>(1)</sup>,

— TEN/445 - 2011 m. birželio 15 d. Nuomonė „ES transporto politikos socialiniai aspektai“ <sup>(2)</sup>,

— TEN/454 - 2011 m. spalio 25 d. Nuomonė „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas“ <sup>(3)</sup> ir

— TEN/495 - 2012 m. gruodžio 13 d. Nuomonė „Geležinkelių transporto paslaugų kokybė ES“ <sup>(4)</sup>.

2.2 Ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį sudaro 6 teisės aktai, kurie iš dalies keičiami, siūlomos jų naujos redakcijos arba panaikinami, jie visi pateikti bendrame komunikate ir papildyti keletu ataskaitų ir poveikio vertinimų.

2.3 Pasiūlyme aptariamai keturi šio ketvirtojo dokumentų rinkinio ramsčiai ir svarstomi šie klausimai: tolimojo susisiekimo keleivių vežimo paslaugų valdymas ir rinkos atvėrimas, Reglamento Nr. 1370/2007/EB dėl su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų persvarstymas, Europos geležinkelių agentūros vaidmuo, sąveikumo ir saugos sąsaja ir socialinės nuostatos.

2.4 Dabartinė padėtis paskatino svarstymus ir pasiūlymus, kurie parengti atsižvelgiant į numatomus sektoriaus pokyčius ir vadovaujantis Lisabonos sutartimi. Norint patikrinti, ar siūlomi sprendimai yra tinkami, reikia įvertinti daugiau nei dvidešimt metų vykdytos ES politikos rezultatus, jais remiantis numatyti perspektyvas ir apibrėžti tikslus, susijusius su geležinkelių transporto vaidmeniu, kurį jis gali ir turėtų atlikti šiose srityse: teritorijų planavimas, jų lygibė ir vystymasis, krovinių siuntėjams ir piliečiams teikiamos paslaugos ir jiems sudaromos prienamumo prie šios transporto rūšies sąlygos.

2.5 Apskritai naujų teisės aktų rengimas turėtų būti pagrįstas šios transporto rūšies galimu indėliu į krizę išgyvenantį Europos integracijos projektą, visų pirma skiriant dėmesį ekonomikos, socialiniams ir aplinkos aspektams.

2.6 Jis taip pat turi padėti plėtoti tarpvalstybines jungtis tarp kaimyninių šalių, kuriose nėra bendros infrastruktūros, kuri, ją sukūrus, leistų užtikrinti šių šalių piliečiams, visų pirma neigaliesiems arba žmonėms su judėjimo negalia, lengvą susisiekimą.

<sup>(1)</sup> OL C 132, 2011 5 3, p. 99–107.

<sup>(2)</sup> OL C 248, 2011 8 25, p. 22–30.

<sup>(3)</sup> OL C 24, 2012 1 28, p. 146–153.

<sup>(4)</sup> OL C 44, 2013 2 15, p. 49–52.

2.7 Todėl reikia skirti ypatingą dėmesį ES politikos rezultatams, kurių pasiekta kuriant tarpvalstybines jungtis, padedančias pašalinti tarpvalstybinės sienos efektą, stabdantį Europos integraciją, laisvą judėjimą ir galimybę susisiekimui naudotis geležinkelių transportu.

2.8 Dėmesys turi būti skiriamas eksploataavimo saugos lygiui šioje tinklų pramonės šakoje, kurios plėtojimas priklauso nuo visuomenės pasitikėjimo ir būtino šio sektoriaus gamybos sąlygų skaidrumo.

2.9 Atliekant peržiūrą turėtų būti laikomasi Sutarties 10 straipsnio 3 dalies nuostatų dėl piliečių teisės dalyvauti demokratiname Sąjungos gyvenime. Sprendimai priimami kuo atviriau ir kiek įmanoma arčiau piliečių.

2.10 Geležinkelių sektoriaus socialinė raida turi būti numatoma atsižvelgiant į pradėtą restruktūrizavimą, iš naujo apibrėžtą veiklos sritį, atsakomybės perkėlimą didelės geležinkelio darbuotojų kaitos laikotarpiu, jų socialines ir darbo sąlygas, nustatomas remiantis darbuotojų sveikatos apsaugos ir saugos tikslais.

### 3. Valdymas ir keleivių vežimo vidaus maršrutais paslaugų rinkos atvėrimas konkurencijai

3.1 Pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo teisės akto Komisija nori atgaivinti geležinkelių transportą atverdama konkurencijai keleivių vežimo geležinkeliais vidaus rinką. Komisijos manymu, šią konkurenciją turėtų skatinti ES teisės aktai, kuriuose būtų numatyta atskirti, pirma, infrastruktūros valdytojų funkcijas - kurios taip pat apimtų eismo valdymą, tinklų priežiūrą ir su jais susijusias investicijas - ir, antra, vežėjų funkcijas. Komisija taip pat ketina stiprinti geležinkelių rinką reguliuojančias priežiūros institucijas.

3.2 Todėl Komisija siūlo iš dalies keisti 2012 m. lapkričio 21 d. Direktyvą 2012/34/ES, kuri iki 2015 m. birželio 16 d. turi būti perkelta į nacionalinę teisę. Reikia pabrėžti, kad ši iniciatyva įgyvendinama nelaukiant kol paaiškės, ar šioje naujoje redakcijoje numatytos priemonės yra veiksmingos.

3.3 Be to, nebuvo galima visapusiškai įvertinti nuostatų dėl pagrindinių koridorių naudojimo valdymo poveikio.

3.4 Prie ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio pridėtuose poveikio vertinimuose Komisija pateikia tam tikrus faktus

ir pripažįsta, kad kai kurie iš jų yra nauji ir neaiškūs. Vis dėlto juose pateikiama ir keletas pasiūlytiems sprendimams palankių teiginių.

3.5 Daugelyje tyrimų pateiktos gana skirtingos išvados dėl geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės funkcijų atskyrimo pasekmių. Tačiau Komisijos pateikti statistiniai duomenys rodo, kad nėra tiesioginio ryšio tarp šio atskyrimo, rinkos atvėrimo ir geresnių geležinkelio rezultatų, tačiau, atrodo, kad pastarasis aspektas tiesiogiai susijęs su finansavimo lygiu ir kelių mokesčiu. Kita vertus Mc Nulty ataskaitoje pateikiami labai prieštaringi duomenys apie padėtį Jungtinėje Karalystėje ir pripažįstama, kad jos geležinkelių sistema brangiau kainuoja ir valstybei, ir naudotojams ir kad trūksta suderintų veiksmų tarp įvairių subjektų ir siekiant sukurti integruotą sistemą reikalingas aktyvesnis valstybės dalyvavimas (tarifai, platinimas, tvarkaraščiai ir kt.). Mc Nulty pateikia tris laipsniškai įgyvendintinas rekomendacijas šiai problemai spręsti: padalyti išlaidas ir pajamas tarp infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių veiklos vykdytojų, sukurti jų bendrąją įmonę, taip pat bandyti vėl į sistemą grąžinti kai kurias eksploataavimo koncesijas.

3.6 Kai kuriuose nacionaliniu lygmeniu atliktuose tyrimuose, pavyzdžiui, Jungtinės Karalystės vartotojų teisių apsaugos asociacijos *Which?*, kuriuose vertinama geležinkelio transporto paslaugų kokybę, pateikiamas prieštaringas naudotojų geležinkelio transporto paslaugų vertinimas, kuris rodo, kad pusės visų veiklos vykdytojų veiklą naudotojai vertina 50 proc. arba mažiau ir tik 22 proc. keleivių mano, kad sistemos veikla gerėja (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).

3.7 Komisijos projekte nėra nė vieno pasiūlymo, kaip pagerinti prieinamumą neįgaliesiems. Įvairūs suinteresuotieji subjektai šiuo klausimu turėtų konsultuotis su naudotojais ir išklausti jų nuomonę.

3.8 Komisija mini 2012 m. atliktą apklausą dėl keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurią EESRK 2012 m. gruodžio 13 d. nuomonės TEN/495 1.6 punkte įvertino kaip neišsamią.

3.9 Komisija taip pat pabrėžia šiam sektoriui valstybės skirtų subsidijų dydį ir raginimą skirti viešųjų lėšų sistemos įsiskolinimui sumažinti - galimybė, kuri numatyta ir rekomenduota Direktyvoje 91/440 ir 2008 m. balandžio mėn. paskelbtose valstybės pagalbos teikimo gairėse. Toks valstybės pagalbos skyrimo atvejis nėra išskirtinis, atsižvelgiant į fizinio kapitalo, kuris reikalingas siekiant įgyvendinti aplinkos apsaugos tikslus arba visuotinės svarbos ar viešosios politikos tikslais, dydį. Kitų viešojo ir privataus sektorių veiklos vykdytojams taikomos tokios pačios nuostatos.

3.10 Siekdama užtikrinti sąlygas rinkos atvėrimui Komisija siūlo griežtai atskirti infrastruktūros valdytojų funkcijas, kurių veiklos sritis išplėsta, nuo vežėjų funkcijų. Šiuo pasiūlymu siekiama išvengti interesų konflikto ir diskriminacinės praktikos, taip pat sudaryti galimybę lengviau nustatyti kryžmines subsidijas. EESRK pabrėžia, kad nors krovinių siuntėjai ir logistikos operatoriai apskritai, ir ypač nauji geležinkelio vėžėjai, palankiai vertina atskirtą ir nereguliuojamą ES geležinkelių rinką be sienų, kuri labiau susieta su įprastine kitų transporto rūšių veikla, kiti geležinkelių rinkos dalyviai, pavyzdžiui rinkoje įsitvirtinę geležinkelio vėžėjai, geležinkelio paslaugomis besinaudojančios organizacijos, už viešąjį transportą atsakingos institucijos, kt. laikosi atsargėsni požiūrio, labiau rūpindamosi kaip išlaikyti dabartinę paslaugų kokybę.

3.11 Remdamiesi Direktyvos 2012/34, kuria sukuriamas bendra Europos geležinkelių erdvė, 63 straipsnio 1 dalimi, du teisės aktų leidėjai paprašė Komisijos parengti „Direktyvos 2012/34/ES II skyriaus įgyvendinimo“ ataskaitas, kuriose „įvertinama rinkos raida, įskaitant pasiruošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkelių rinkos atvėrimui“ ir kurioje „Komisija taip pat analizuoja skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos poveikį [nauja redakcija] viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui“. Tai darydama, Komisija taip pat „atsižvelgia į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimą ir į būdingus valstybių narių skirtumus (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą)“. Diskusijų metu paaiškėjo, kad valstybėms narėms reikia palikti teisę organizuoti savo nacionalines sistemas ir, jei jos mano, kad tai tikslinga, išsaugoti integruotą gamybos organizavimo formą, kuri leidžia sutelkti pajėgas ir taip sumažinti tiek ekonominiu, tiek saugos požiūriu žalingas sąsajas.

3.12 Nuo infrastruktūros priklausomoje transporto sistemoje, kurioje eismas gali būti tik išilginis, infrastruktūros valdymo atskyrimas paprastai sukelia daugiau nesklaidumų nei suteikia privalumų, kadangi labai apsunkina veikimą, yra susijęs su didesnėmis sąnaudomis ir paslaugų kokybės pablogėjimu. Tai ypač pasakytina apie tinklus, susijusius su intensyviu mišriu vežimu.

3.13 Techniniai pasiekimai pritaikomi lėčiau ir sunkiau. Inovacijos, kurios dažniausiai diegiamos vienu metu į nejudriąją (infrastruktūrą) ir mobiliąją (riedmenis) sistemos dalį, yra stabdomos. Sparčiai daugėja biurokratijos ir nenaudingų sąsajų, dėl kurių auga veikimo sąnaudos ir lėtėja sprendimų priėmimo procesas.

3.14 Be to, dėl infrastruktūros valdytojų ir vežėjų funkcijų atskyrimo didėja tinklo arba infrastruktūros valdytojų atitolimas nuo galutinio vartotojo (keleivių ir krovinių siuntėjų) ir jo keliamų paslaugos kokybės reikalavimų (visų pirma punktualumo). Todėl geležinkelių sistemoje turėtų būti išsaugotas infrastruktūros valdytojo kaip svarbaus dalyvio vaidmuo ir užtikrintas svarbiausių jo funkcijų nepriklausomumas.

3.15 2011 m. kovo 16 d. nuomonės TEN/432–433 1.7 rekomendacijoje dėl paslaugų įrenginių EESRK nurodė, kad „Kalbant apie prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų, EESRK nelinkęs pritarti reikalavimui užtikrinti teisinį, organizacinį ir sprendimų priėmimo nepriklausomumą, kadangi tai gali kelti pavojų dabartinėms struktūroms, kurios yra nepakeičiamos“. Analizės metu neiškilo jokių naujų faktų, dėl kurių šią rekomendaciją reikėtų persvarstyti.

3.16 Vis dėlto Komisija pripažįsta, kad tam tikrų funkcijų sujungimas leistų sistemai pagerinti savo veiksmingumą ir keleiviams teikiamų paslaugų kokybę. Komitetas šiai nuomonei priitaria.

3.17 2010 m. sausio mėn. Europos Sąjungoje buvo liberalizuotas tarptautinis keleivių vežimas geležinkeliais, tačiau vargu, ar galima teigti, kad dėl to sistemingai mažėjo tokio vežimo paslaugų kainos arba pastebėtas neįtikėtinas šio sektoriaus augimas.

3.18 Europos greitųjų geležinkelių sistema susiformavo dar gerokai iki 2010 m., kai kurioms valstybėms narėms investavus daug viešųjų lėšų. Konkurencija šioje srityje dar ilgai turėtų išlikti veikiau įvairiarūšio, o ne vienaarūšio vežimo srityje. Po 2010 m. įvykusio liberalizavimo atsisakyta daugelio esamų jungčių, sukurtų naudojant tradicinę įrangą (ne greitųjų geležinkelių) ir eksploatuojamas įprastomis sąlygomis; be to, nutraukti, beje, ilgalaikiai bendradarbiavimo susitarimai. EESRK apgailėtauja dėl šių pokyčių ir primygtinai ragina Komisiją imtis būtinų priemonių pagerinti ir plėtoti tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas.

3.19 Krovinių vežimo geležinkeliais analizė rodo, kad daugelyje valstybių narių padėtis yra ypač bloga. Taip iš esmės yra dėl to, kad geležinkelių linijų modernizavimas ir plėtojimas vyksta lėčiau nei kelių tinklo modernizavimas; nereikia pamiršti, kad geležinkelių transportui yra taikomi prieigos prie geležinkelių infrastruktūros mokesčiai. Be to, konkurencija dėl pelningiausių

jungčių leidžia pagerinti tam tikras linijas, kuriomis važiuoja paskirtiniai sąstatai, tačiau dėl to iš dalies nukenčia ir šiaip vis mažėjantis keičiamo sąstato krovinių traukinių eismas. Dėl šios priežasties ištisos teritorijos gali tapti pramoninėmis dykvietėmis ir į kelius išvažiuoti tūkstančiai sunkvežimių. Nemažai dalyvių patys pripažįsta, kad kai kuriose valstybėse narėse liberalizavus geležinkelius, nė viena tona nepadaugėjo geležinkeliais vežamų prekių.

3.20 Nors akivaizdu, kad rinką būtina reformuoti, EESRK, atsižvelgdamas į pirmiau minėtus teiginius, siūlo Komisijai atsargiai vertinti keleivių vežimo vidaus rinkos liberalizavimą, turint omenyje dabartinę tarptautinio transporto paslaugų liberalizavimo patirtį. Be to, Komisija pripažįsta, kad sunku suteikti postūmį tarptautinio vežimo geležinkeliais veiklai, kuri yra pernelyg atitolusi nuo nacionalinių jungčių, ir sudaryti galimybę pasinaudoti akivaizdžiu tinklo poveikiu.

3.21 Šiuo požiūriu EESRK pritaria teiginiui, kad tarptautinis keleivių vežimas geležinkeliais yra prastai išvystytas nepaisant akivaizdžių Europos Komisijos pastangų sukurti teisinę sistemą.

3.22 Galima daryti išvadą, kad pasiūlyti sprendimai nedavė reikiamų rezultatų, visų pirma todėl, kad be pakankamų investicijų ir deramo politinio postūmio pirmiau minėtų rinkos problemų išspręsti neįmanoma. Tokiomis sąlygomis turime spręsti ypatingą uždavinį - aplinkai žalos nedarančiomis, moderniomis transporto priemonėmis užtikrinti susisiekimą su valstybių narių teritorijų pakraščiuose esančiomis vietovėmis.

3.23 Šis tikslas turėtų būti Europos Sąjungos prioritetas siekiant sukurti vientisą Europos erdvę, kurioje būtų panaikintas tarpvalstybinės sienos efektas ir teritorijoms, kurios iki šiol patiria sąstingį, užtikrinta vystymosi, ekonominė, socialinė darna.

3.24 Europos Sąjunga turi numatyti galimybę sukurti naujas tarpvalstybines struktūras ir nustatyti tvarką, pagal kurią jos savo veiklos teritorijose vykdys veiksmus, kad būtų galima apibrėžti ir įgyvendinti su visuotinės svarbos paslaugomis susijusius uždavinius, kaip numatyta Sutarties 14 straipsnyje ir Protokole Nr. 26.

3.25 Tik valdžios institucijų aktyviai remiama politinė iniciatyva leis sukurti erdvę ir jungtis, kuriose įsitvirtins visiškai susiformavusi rinka. EESRK ragina Komisiją sutelkti dėmesį į paslaugų, ypač tarpvalstybinių paslaugų, kokybės gerinimą ES geležinkelių rinkoje ir taip pat atsižvelgti į kitų transporto rūšių plėtojamą. Bendras tikslas turėtų būti didesnė geležinkelių užimama rinkos dalis ir vartotojų poreikių tenkinimas, tačiau skirtingos valstybės gali taikyti skirtingas priemones šiam tikslui pasiekti.

#### 4. Reglamento Nr. 1370/2007 dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų persvarstymas

4.1 Reglamento Nr. 1370/20 pakeitimuose numatytas reikalavimas geležinkelių transporto srityje taikyti konkursų tvarką, organizuoti šiuos konkursus, rengti viešojo transporto planus, sudaryti galimybę naujiems rinkos dalyviams naudotis geležinkelių riedmenimis.

4.2 2012 m. gruodžio 13 d. nuomonės TEN/495 1.7 rekomendacijoje EESRK išreiškė didelių abejonų dėl su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų (SVPSI) reglamento. Reikia pabrėžti, kad poveikio vertinimuose pateikti rezultatai rodo, kad numatytas persvarstymas nepateisina lūkesčių.

4.3 Daugelyje tyrimų - kai kurie jų atlikti Komisijos prašymu, pavyzdžiui, „Tolesnio geležinkelių transporto rinkos atvėrimo reglamentavimo alternatyvų tyrimas“ - pateikti skirtingi ir prieštaringi duomenys, rodantys, kad negalima vienodai spręsti su eismo intensyvumu, teikiamų paslaugų dažnumu, valstybės pagalbos pokyčiais ir našumu susijusių klausimų.

4.4 Labai panaši padėtis skirtingų teisinių sistemų reglamentuojamų tinklų (kurie yra atviri arba uždari konkurencijai) atveju. Tai verčia vengti pernelyg bendro požiūrio, kai neatsižvelgiama į nacionalinius transporto organizavimo aspektus, pavyzdžiui, geografiją, oro sąlygas, gamybos ir gyvenamųjų vietovių - kai kurios jų vis dar yra labai toli nuo geležinkelių transporto paslaugų - išsidėstymo, kaip pabrėžta 2012 m. gruodžio 13 d. nuomonėje TEN/495.

4.5 Atsižvelgdama į šiuos faktus ES turėtų užtikrinti, kad skirti ištekliai gali padėti deramai pasiekti numatytų veiksmų tikslus, kurių nebūtų galima pasiekti nacionaliniu, regionų arba vietos lygmeniu, ir kad nebus daroma daugiau, nei būtina šiems tikslams pasiekti.

4.6 Reikėtų atidžiai įvertinti, ar šio tikslo laikomasi Komisijos pasiūlyme, kai yra nustatomos viršutinės ribos tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis; ši nuostata akivaizdžiai riboja valdžios institucijų administracinę laisvę.

4.7 Ribų nustatymas siekiant apriboti veiklos vykdytojams suteikiamos eksploatavimo koncesijos apimtį neišvengiamai turės ribinį poveikį, galintį pakenkti paslaugų nuoseklumui, o dėl to, nesant vienodo paskirstymo, sumažės bendras konkurencingumas, kurio tikimasi atveriant rinką konkurencijai. Atsižvelgiant į tokią padėtį reikia palikti kompetentingoms institucijoms teisę nuspręsti, ar tiesiogiai sudaryti sutartį su veiklos vykdytoju dėl vienos ar keleto pirkimo dalių, ar taikyti konkurso tvarką, kaip šiuo metu numatyta Reglamente Nr. 1370/2007/EB, kartu prisiimant atsakomybę už tokių konkursų organizavimą, įskaitant būtiną suskaidymą į dalis siekiant išvengti ribinio poveikio.

4.8 Abejotina, ar tokie išsamūs reikalavimai dėl viešojo transporto planų rengimo tikrai naudingi, nes tai gali varžyti didelę Sutartyje numatytą nacionalinių, regioninių ir vietos valdžios institucijų veiksmų laisvę su viešąja paslauga susijusių išpareigojimų srityje.

4.9 Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas sąlygoms, kuriomis Komisija ketina naujiems rinkos dalyviams, kurie neprivalo investuoti į mokslinius tyrimus ir inovacijas ar vykdyti su tuo susijusią veiklą, nors tai yra svarbu geležinkelių kokybei ir saugai, skirti geležinkelio transporto veiklai reikiamą fizinį kapitalą.

4.10 Didžiosios Britanijos pavyzdys rodo, kad ši kapitalą per finansų bendroves užtikrina bankai; taip kyla didelė tokio fizinio kapitalo prieinamumo rizika ir jo valdymo klausimas.

## 5. Europos geležinkelio agentūros vaidmuo, geležinkelių sauga ir sąveika

5.1 Antruoju geležinkelių dokumentų rinkiniu įsteigta Valansjene (Prancūzijoje) įsikūrusi Europos geležinkelio agentūra (ERA), kuriai pavesta pradėti Europos tinklų ir įrangos techninį suderinimą, plėtoti sąveiką nustatant bendrus standartus (technines sąveikos specifikacijas (TSS) ir bendruosius saugos metodus (BSM)) ir gerinti geležinkelių transporto saugą.

5.2 Sutarties 91 straipsnyje Europos Sąjunga įpareigojama siekti rezultatų transporto saugos srityje, t. y. nuolat gerinti transporto saugos lygį.

5.3 Be to, geležinkelių saugos lygio ir jos raidos, kurią lemia instituciniai ir techniniai pokyčiai, jokių būdu negalima vertinti pagal aukų skaičių: jis turi būti vertinamas remiantis rodikliais, leidžiančiais įvertinti pokyčius ir kuo anksčiau imtis priemonių siekiant užtikrinti aukščiausią saugos lygį vartotojams ir netoli geležinkelių įrenginių gyvenantiems žmonėms.

5.4 Norint sukurti Europos geležinkelių erdvę būtina gerinti sąveiką. Infrastruktūros, taip pat riedmenų ir stacionarios įrangos suderinamumas turi būti vykdomas taikant paprastas, greitas procedūras, leidžiančias išlaikyti esamą jų saugos lygį, užtikrinti jų plėtrą, modernizavimą ir pritaikymą prie naujų poreikių.

5.5 Laikantis tokio požiūrio, priešingai nei nurodoma Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl Direktyvos 2007/58/EB nuostatų dėl keleivių vežimo geležinkelių transporto tarptautiniais maršrutais rinkos atvėrimo įgyvendinimo, pridedamoje prie Tarybos ir Europos Parlamento komunikato dėl ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio,

sauga neturi būti laikoma kliūtimi. Pastarojo meto patirtis kitose srityse rodo, kad pernelyg didelis neapibrėžtumas turi neigiamos įtakos visuomenės nuomonei apie ES vaidmenį. Be to, Viaredžo ir visai neseniai Schellebelle įvykę nelaimingi įvykiai turėtų paskatinti visus sektoriaus dalyvius imtis visų atsargumo priemonių ir laikytis labai griežtų reikalavimų eksploatuojant geležinkelius.

5.6 Šioje srityje Europos geležinkelio agentūra, bendradarbiaudama su nacionalinėmis saugos institucijomis, kurios sujungtos į mainų ir koordinavimo tinklą, atlieka labai svarbų vaidmenį. Joms, kaip ir nacionalinėms saugos institucijoms, turi būti keliami vis didesni uždaviniai, apimantys ir žmogiškąjį geležinkelių veiklos aspektą, ir aspektus, susijusius su darbuotojų sveikata ir sauga, kurie yra labai svarbūs geležinkelių saugai.

5.7 Atsižvelgiant į didėjančią geležinkelių veiklą užsiimančių dalyvių skaičių ir pasekmes, kurių gali turėti netinkamos darbo organizavimo sąlygos, būtina išplėsti nacionalinės saugos institucijų vaidmenį ir pavesti joms užtikrinti geležinkelių gamybos sąlygų stebėseną; nacionalinės saugos institucijos raginamos tapti tikromis „geležinkelių sergėtojomis“, atsakingomis už galiojančių taisyklių, kurios yra viešosios socialinės tvarkos nuostatos, taikymą.

5.8 2011 m. balandžio mėn. Komisijos prašymu buvo atliktas Agentūros vaidmens įvertinimas. Šis vertinimas rodo, kad Agentūrai galėtų būti patikėta skatinti inovacijas, kurios leistų pagerinti geležinkelių sąveiką ir saugą, visų pirma skatinti taikyti naujas informacines technologijas ir stebėjimo bei sekimo sistemas. Tačiau Agentūra negali būti atleista nuo teisinės atsakomybės už savo sprendimus.

5.9 Šis pastarasis aspektas susijęs su moksliniais tyrimais, inovacijomis ir investicijomis grindžiama pramonės politika, kuriai būtina valdžios institucijų parama, kad ji įveiktų svarbiausius Europos iššūkius ir taip prisidėtų prie ekonomikos atsigaivimo. Šiuo požiūriu tinkamas sprendimas būtų įgyvendinti pramonės ir mokslinių tyrimų iniciatyvą *Shift2Rail*, jeigu joje dalyvaus visos geležinkelių transporto įmonės.

5.10 Laikantis Sutarties 91 straipsnyje Europos Sąjunga numatytų įpareigojimų ir siekiant gerinti darbuotojų sveikatą ir saugą, Agentūrai galėtų būti suteikti įgaliojimai užtikrinti, kad visi dalyviai taikytų sąveikos srityje priimtus sprendimus.

## 6. Socialiniai aspektai

6.1 Ankstesnis pramonės politikos atnaujinimo ES lygmeniu aspektas turi būti susietas su geležinkelių sektoriaus demografiniais darbuotojų ir kvalifikacijų paskirstymo ir geležinkelio statybos sektoriaus iššūkiais.

6.2 Šiuose sektoriuose senėja darbuotojai ir keičiasi socialinis profilis, ateityje vadovaujantis personalas, inžinieriai ir technikai sudarys vis didesnę darbuotojų dalį.

6.3 Esant tokiai padėčiai artimiausiu metu gerokai padidės geležinkelių srityje dirbančių darbuotojų ir naujų dalyvių kaita, todėl reikės spręsti klausimą dėl pastariesiems taikomų darbo sąlygų ir mažinamos specialios šiame sektoriuje taikomos socialinės apsaugos, kurią užtikrinant – iki sektoriaus liberalizavimo – buvo atsižvelgiama į darbo geležinkelių transporto srityje sunkumą ir pavojingumą, ir tai padėjo išsaugoti darbo šiame sektoriuje patrauklumą.

6.4 Todėl, siekiant užtikrinti geležinkelių eksploatavimo patikimumą valstybėse narėse ir ES lygmeniu, svarbiausias uždavinys - pasiekti, kad darbas geležinkelių transporto srityje taptų patrauklus, ypač jaunimui ir moterims, o tam reikia, kad į sektorių ateitų nauji darbuotojai ir būtų užtikrintas darbuotojų lojalumas.

6.5 Siekiant šio dvejojo tikslo (t. y. patrauklumo ir lojalumo) valstybės narės privalo vykdyti socialinės apsaugos išipareigojimus, visų pirma pensijų srityje, kolektyvinių sutarčių garantijų, darbo sąlygų srityje, suteikti darbuotojams ilgalaikę karjeros ir jos perspektyvą, grindžiamą kvalifikacijos įgijimu ir pripažinimu. Šiuo tikslu gali būti panaudotos specialios programos, pavyzdžiui, Erasmus.

6.6 2011 m. birželio 15 d. EESRK nuomonėje TEN/445 dėl ES transporto politikos socialinių aspektų pateikta nemažai rekomendacijų, kurios gali padėti pagerinti šio sektoriaus patrauklumą ir į kurias Komisija turėtų atsižvelgti savo pasiūlymuose dėl teisėkūros procedūra priimamų teisės aktų.

6.7 EESRK prašo visų valstybių narių priimant sprendimus dėl organizavimo arba rinkos atvėrimo konkurencijai išlaikyti veiklos vykdytojų rinkos senbuvių užimtumo lygį, darbuotojų kolektyvines garantijas, darbo užmokesčio ir darbo sąlygas. Pasiūkimus veiklos vykdytojui būtina numatyti susijusių darbuotojų ir kolektyvinėse sutartyse numatytų garantijų perėmimą.

2013 m. liepos 11 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*

Henri MALOSSE



## PRIEDAS

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto Nuomonės**

Toliau pateikiami per diskusijas atmesti pakeitimai, už kuriuos buvo atiduota ne mažiau kaip 1/4 balsų

**1.5 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

„EESRK prašo palikti valstybėms narėms galimybę organizuoti savo nacionalinę geležinkelių struktūrą ir atverti vidaus rinką konkurencijai atsižvelgiant į jų geografinę, demografinę padėtį, istoriją ir ekonomines, socialines ir aplinkos sąlygas. EESRK pritaria Komisijos pasiūlymo siekiui baigti kurti Europoje bendrąją geležinkelių rinką, kurioje būtų aukšta transporto kokybė ir nekiltų pasienio problemų. Komitetas ragina Komisiją daug dėmesio skirti faktiniam kokybiškų paslaugų ES geležinkelių rinkoje sukūrimui, ypač tarpvalstybinio pobūdžio paslaugų, ir atsižvelgti į kitų transporto rūšių vystymą. Didėjanti geležinkelių rinkos dalis ir klientų poreikių patenkinimas – toks turi būti bendras tikslas, tačiau skirtingos valstybės narės šio tikslo galėtų siekti skirtingomis priemonėmis.“

**Balsavimo rezultatai**

Už: 30  
Prieš: 71  
Susilaikė: 7

**3.1 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

„Pasiūlymu dėl teisės akto Komisija šiame ketvirtajame geležinkelių dokumentų rinkinyje toliau siekia ~~nor~~ atgaivinti Europos geležinkelių transportą. Kaip ir ankstesniuose dokumentų rinkiniuose, dėl kurių sprendimai jau priimti, šis rinkinys remiasi faktu, kad geležinkeliai sudaro svarbią ES tvarios transporto sistemos, skirtos keleiviams, ir kroviniams vežti, dalį ir laikoma, kad rinkos reforma yra būtina siekiant sukurti bendrąją geležinkelių rinką, kuri suvaidintų tokį vaidmenį, kurio ji nesugebėjo atlikti per pastaruosius dešimtmečius. Įgyvendinus konkurenciją krovininių gabenimo geležinkeliais ir keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais srityse, dabar šiuo pasiūlymu ~~atvertas~~ atsiranda konkurencijai keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinką. Komisijos manymu, šią konkurenciją turėtų skatinti ES teisės aktas, kuriame būtų numatyta atskirti, pirma, infrastruktūros valdytojų funkcijas - kuri taip pat apimtų eismo valdymą, tinklų priežiūrą ir su jais susijusias investicijas - ir, antra, geležinkelio vežėjų funkcijas. Komisija taip pat ketina stiprinti geležinkelių rinką reguliuojančias priežiūros institucijas. EESRK pritaria Komisijos pasiūlymo siekiui sukurti Europoje bendrąją geležinkelių rinką, kurioje būtų aukšta transporto kokybė ir nekiltų pasienio problemų.“

**Balsavimo rezultatai (dėl 1.5 ir 3.1 punktų buvo balsuota kartu ir abu atmesti)**

Už: 30  
Prieš: 71  
Susilaikė: 7

**3.5 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

„Daugelyje tyrimų pateikti gana skirtingi geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelio įmonės funkcijų atskyrimo bei geležinkelių rinkos reguliavimo panaikinimo pasekmių vertinimo rezultatai. Tačiau be to, Komisijos pateikti statistiniai duomenys rodo, kad nėra tiesioginio ryšio tarp šio atskyrimo, rinkos atvėrimo ir geležinkelio rezultatų gerinimo, tačiau, atrodo, kad pastarasis aspektas tiesiogiai susijęs su finansavimo lygiu ir kelių mokesčiu. Valstybių narių, kurios įgyvendino atskyrimą ir (arba) panaikino geležinkelių rinkos reguliavimą, patirtis akivaizdžiai skiriasi nuo tų valstybių narių, kurių rinkos nebuvo pertvarkytos, patirties. Panašu, kad geležinkelių transporto rinkos dalis ne tik priklauso nuo valdymo modelio, bet ir nuo bendro investicijų lygio, nacionalinių geografinių ir pramoninių veiksnių. Kita vertus Mc Nulty ataskaitoje pateikiami labai prieštaringi duomenys apie padėtį Jungtinėje Karalystėje ir pripažįstama, kad jos geležinkelių sistema daugiausia kainuoja valstybei ir naudotojams ir kad trūksta derinamųjų veiksnių tarp įvairių subjektų ir siekiant sukurti integruotą sistemą reikalingas aktyvesnis valstybės dalyvavimas (tarifai, platinimas, tvarkaraščiai ir kt.). Mc Nulty pateikia tris laipsniškai įgyvendintinas rekomendacijas šiai problemai spręsti: padalyti išlaidas ir pajamas tarp infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių veiklos vykdytojų, sukurti jų bendrąją įmonę (angl. joint venture), taip pat bandyti vėl į sistemą grąžinti kai kurias eksploataavimo koncesijas.“

**Balsavimo rezultatai** (dėl 3.5 ir 3.6 punktų buvo balsuota kartu ir abu atmesti)

Už: 27  
 Prieš: 70  
 Susilaikė: 7

**3.6 punktas**

Išbraukti punktą:

~~„Kai kuriuose nacionaliniu lygmeniu atliktuose tyrimuose, pavyzdžiui, Jungtinės Karalystės vartotojų teisių apsaugos asociacijos Which?, kuriuose vertinama geležinkelių paslaugų kokybė, pateikiamas prieštaringas naudotojų geležinkelių veikimo vertinimas, kuris rodo, kad pusės visų operatorių veiklą naudotojai vertina 50 proc. arba mažiau ir tik 22 proc. keleivių mano, kad sistemos veikla gerėja (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-us/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>)“~~

**Balsavimo rezultatai** (dėl 3.5 ir 3.6 punktų buvo balsuota kartu ir abu atmesti)

Už: 27  
 Prieš: 70  
 Susilaikė: 7

**3.11 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

~~„Remdamiesi Direktyvos 2012/34, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė, 63 straipsnio 1 dalimi du teisės aktų leidėjai paprašė Komisijos parengti „Direktyvos 2012/34/ES II skyriaus įgyvendinimo“ ataskaitas, kuriose „įvertinama rinkos raida, įskaitant pasirošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkeliu rinkos atvėrimui“ ir kurioje „Komisija taip pat analizuoja skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos poveikį [nauja redakcija] viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui.“ Tą darydama, Komisija taip pat „atsižvelgia į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įgyvendinimą ir į būdingus valstybių narių skirtumus (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą)“. Diskusijų metu paaiškėjo, kad reikia ~~paikėti~~ paramos valstybėms narėms ~~galimybę~~ organizuoti savo nacionalines sistemas ir, jei jos mano, kad tai tikslinga, išsaugoti integruotą gamybos organizavimo formą, kuri leidžia sutelkti pajėgas ir taip sumažinti tiek ekonominiu, tiek saugos požiūriu žalingas sąsajas.“~~

**Balsavimo rezultatai** (už 3.11; 3.12; 3.13 ir 3.14 punktus buvo balsuojama kartu ir jie buvo atmesti)

Už: 35  
 Prieš: 67  
 Susilaikė: 2

**3.12 punktas**

Išbraukti punktą:

~~„Nuo infrastruktūros priklausomoje transporto sistemoje, kurioje cismas gali būti tik išlginis, infrastruktūros valdymo atskyrimas paprastai sukelia daugiau nesklaidumų nei suteikia privalumų, kadangi labai apsunkina veikimą, yra susijęs su didesnėmis sąnaudomis ir paslaugų kokybės pablogėjimu. Tai ypač pasakytina apie tinklus, susijusius su intensyviu mišriu vežimu.“~~

**Balsavimo rezultatai** (už 3.11; 3.12; 3.13 ir 3.14 punktus buvo balsuojama kartu ir jie buvo atmesti)

Už: 35  
 Prieš: 67  
 Susilaikė: 2

**3.13 punktas**

Išbraukti punktą:

~~„Techniniai pasiekimai pritaikomi lėčiau ir sunkiau. Inovacijos, kurios dažniausiai diegiamos vienu metu į nejudrią (infrastruktūrą) ir mobiliąją (riedmenis) sistemos dalį, yra stabdomos. Smarkiai daugėja biurokratijos ir nenaudingų sąsajų, dėl kurių auga veikimo sąnaudų ir lėčiau sprendimų priėmimo procesas.“~~

**Balsavimo rezultatai** (už 3.11; 3.12; 3.13 ir 3.14 punktus buvo balsuojama kartu ir jie buvo atmesti)

Už: 35  
Prieš: 67  
Susilaikė: 2

### 3.14 punktas

Išbraukti punktą:

~~„Be to, dėl infrastruktūros valdytojų ir vežėjų funkcijų atskyrimo gali padidėti tinklo arba infrastruktūros valdytojų atitolimas nuo galutinio vartotojo (keleivių ir krovinių siuntėjų) ir jo keliamų paslaugos kokybės reikalavimų (visų pirma punktualumo). Todėl geležinkelių sistemoje turi būti išsaugotas infrastruktūros valdytojo kaip svarbaus dalyvio vaidmuo ir užtikrintas svarbiausių jo funkcijų nepriklausomumas. Tai visų pirma rodo, kad šiose rinkose reikia gero reguliuotojo funkcijos.“~~

**Balsavimo rezultatai** (už 3.11; 3.12; 3.13 ir 3.14 punktus buvo balsuojama kartu ir jie buvo atmesti)

Už: 35  
Prieš: 67  
Susilaikė: 2

### 3.19 punktas

Iš dalies pakeisti taip:

„Krovinių vežimo geležinkeliais analizė rodo, kad reguliavimo panaikinimo poveikis labai skiriasi valstybėse narėse ir rinkose daugelyje valstybių narių padėtis yra ypač bloga. Kai kuriose valstybėse narėse, visų pirma Rytų Europoje, dabartinė raida kelia daug problemų. Tačiau tai iš esmės lemia ne pats reguliavimo panaikinimas, o tai, kad geležinkelių linijų modernizavimas ir plėtojimas vyksta lėčiau nei kelių jungčių modernizavimas, taip pat tai, kad geležinkelių transportui taikomas mokestis už naudojimąsi geležinkelių linijomis. Kai kuriose šalyse labai padaugėjo paslaugų klientams ir geležinkeliais pervežama daugiau krovinių nei anksčiau. Apskritai, didėjanti konkurencija, ypač paskirtinio sąstato rinkoje turėjo teigiamą poveikį. Tačiau jau seniai problemine srityje Europoje, keičiamo sąstato krovinių traukinių verslo srityje, daugumoje valstybių tęsiasi nuosmukis, kuris turėjo tinklo poveikį, o visų pirma Rytų Europos valstybėse narėse paskatino atsisakyti mažo eismo geležinkelių infrastruktūros. Iš Komisijos komunikato aišku, kad norint sukurti naują, konkurencingą krovinių vežimo geležinkeliais rinką, nepakako atsisakyti ES krovinių vežimo reguliavimo. Kai kurie veiklos vykdytojai netgi teigia, kad Be to, konkurencija dėl pelningiausių jungčių leidžia pagerinti tam tikras linijas, kuriomis važiuoja viso sąstato traukiniai, tačiau dėl to iš dalies nukenčia ir šiaip vis mažėjantis pavienių vagonų eismas. Dėl šios priežasties išsivysiose teritorijose gali išnykti pramonė ir keliais pradėti važiuoti tūkstančiai sunkvežimių. Nemažai dalyvių geranoriškai prisipažįsta, kad kai kuriose valstybėse narėse liberalizavus geležinkelius, tiesiogiai nepadaugėjo nė viena tona geležinkeliais vežamų prekių.“

**Balsavimo rezultatai**

Už: 39  
Prieš: 72  
Susilaikė: 3