



Briuselis, 2021 m. birželio 4 d.
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Delegacijoms

Ankstesnio
dokumento Nr.: 8790/21

Dalykas: Geležinkeliai – išmanaus ir darnaus judumo prioritetas
- Tarybos išvados (2021 m. birželio 3 d.)

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados „Geležinkeliai – išmanaus ir darnaus judumo prioritetas“, kurias Taryba priėmė 2021 m. birželio 3 d. įvykusiame 3798-ame posėdyje.

Geležinkeliai – išmanaus ir darnaus judumo prioritetas

- Tarybos išvados -

ATSIŽVELGDAMA Į:

1. 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas, kuriose patvirtintas tikslas ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti neutralaus poveikio klimatui Europos Sąjungą¹, ir 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatą dėl Europos žaliojo kurso²;
2. ES transporto ministrų nuolatinį įsipareigojimą dėl geležinkelių³, išreikštą praėjusiais metais
 - a) 2020 m. birželio 4 d. neformalioje ES transporto ministrų vaizdo konferencijoje pateiktame politiniame pareiškimе, kuriuo remiama Europos tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais darbotvarkė, ir
 - b) 2020 m. rugsėjo 21 d. Berlyno konferencijoje priimtoje ministrų deklaracijoje dėl novatoriško transporto krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuose;
3. 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“⁴, kuriuo siekiama iki 2050 m. krovinių vežimą geležinkeliais padvigubinti, o keleivių vežimą greitaisiais traukiniais – patrigubinti;
4. 2020 m. gruodžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą (ES) 2020/2228 dėl Europos geležinkelių metų (2021 m.)⁵;

¹ Dok. EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final, dok. ST 15051/19 + ADD 1.

³ Norvegijos ir Šveicarijos transporto ministrai reguliariai dalyvauja.

⁴ COM(2020) 789 final, dok. ST 14012/20 + ADD1.

⁵ OL L 437, 2020 12 28, p. 108.

5. 2021 m. vasario 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2021/241, kuriuo nustatoma ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė⁶, ir tai, kad bus priimtas antrasis Reglamentas dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės;
6. 2021 m. kovo 30 d. neformalią ES transporto ministrų vaizdo konferenciją, kurioje ministrai priėmė poziciją dėl pirmininkaujančios Portugalijos pateikto neoficialaus dokumento „Kaip paspartinti perėjimą prie geležinkelių transporto: skirtingi keliai į bendrą tikslą“;

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

7. PAŽYMI, kad 2001 m.⁷, 2004 m., 2007 m. ir 2016 m. priėmus keturis teisės aktų rinkinius, buvo įvykdytos esminės ES geležinkelio sistemų reguliavimo reformos. PALANKIAI VERTINA teigiamą šių reformų poveikį rinkų atvėrimo ir techninio suderinimo srityse – tai iš dalies yra pasiekta, o iš dalies bus pasiekta ateityje;
8. PRIPAŽIŠTA, kad ES ir nacionalinio lygmens reguliavimo sistemos yra labai sudėtingos ir įvairios, ir PABRĖŽIA, kad būtina toliau dėti pastangas siekiant užtikrinti techninio derinimo naudą ekonominiu ir veiklos požiūriu, visų pirma tarpvalstybinių vežimo geležinkeliais paslaugų srityje, kartu pripažįstant, kad skirtingų valstybių narių pradinė padėtis ir organizacinė struktūra skiriasi. PABRĖŽIA, kad svarbu visapusiškai įgyvendinti galiojančius Sąjungos teisės aktus, ir AKCENTUOJA, kad būsimi Sąjungos pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų turėtų būti grindžiami išsamia dabartinės padėties analize ir kad jais taip pat, kai tik įmanoma, turėtų būti siekiama supaprastinimo;
9. PRIPAŽIŠTA, kad kai kurios valstybės narės neužtikrina sujungiamumo geležinkeliais, todėl išmanus ir darnus judumas gali būti užtikrintas tik kitų rūšių transportu; taip pat PRIPAŽIŠTA, kad kai kuriose valstybėse narėse tinklai yra izoliuoti, todėl pastangos didinti sąveikumą nepagerina veiklos rezultatų;

⁶ OL L 57, 2021 2 18, p. 17.

⁷ 2012 m. pirmasis geležinkelių dokumentų rinkinys buvo išdėstytas nauja redakcija 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

10. PABRĖŽIA, kad tolesnis techninis derinimas siekiant didesnio nacionalinių tinklų sąveikumo bus naudingas bendrajai tarptautinių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkai, Sąjungos geležinkelių sistemoms ir veiksmingumui; be to, PABRĖŽIA geležinkelių sektoriaus indėlį į Sąjungos ekonomiką ir jos pramoninę bazę, įskaitant jos konkurencingumą pasaulyje, – jai taip pat bus naudingi moksliniai tyrimai, inovacijos ir techninis derinimas. Todėl LAUKIA, kol bus įsteigta nauja Europos geležinkelių bendroji įmonė, kuri turėtų atlikti labai svarbų vaidmenį vykdant mokslinius tyrimus, susijusius su naujomis skaitmeninėmis technologijomis geležinkelių sektoriuje, taip užtikrinant su sektoriumi suderintą požiūrį į bendrą geležinkelių sistemų raidą. Dėl to taip pat turėtų būti greičiau plėtojama techninė reguliavimo sistema, atsižvelgiant į laiką, kurio reikėjo ankstesniems standartams įdiegti;
11. MANO, kad dėl būtinybės siekti neutralaus poveikio klimatui ir aplinką tausojančio⁸ judumo ir užtikrinti atsparią ir tarpusavyje sujungtą transporto sistemą, ypač krizių metu, kaip parodė COVID-19 pandemija, geležinkeliams teks labai svarbus vaidmuo būsimoje transporto pasiūloje;
12. PABRĖŽIA valdžios institucijų, atitinkamų suinteresuotųjų subjektų, darbdavių, darbuotojų ir geležinkelių transporto naudotojų nuolatinio dialogo svarbą siekiant užtikrinti, kad visi galėtų naudotis geležinkelių transporto teikiama nauda; šiomis aplinkybėmis ATKREIPIA DĖMESĮ Į 2021 m. kovo 24 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto tiriamąją nuomonę dėl bendros Europos geležinkelių erdvės, kurią parengti paprašė pirmininkaujanti Portugalija⁹;
13. LAUKIA planuojamos Sąjungos teisės aktų dėl krovinių vežimo geležinkeliais koridorių¹⁰ ir dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T)¹¹ peržiūros;

⁸ Geležinkelių sektoriaus anglies dioksido pėdsakas yra mažas, jame išmetama mažai teršalų, jam reikia mažai žemės, riedmenų gyvavimo ciklas yra ilgas, jo dėka taip pat mažinamos spūstys ir gerinama oro kokybė miestų teritorijose.

⁹ EESRK nuomonė TEN/727, dok. ST 7614/21.

¹⁰ 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22).

¹¹ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

I. Perėjimas prie geležinkelių transporto

14. PABRĖŽIA, kad, nepaisant to, jog geležinkelių transportas visoje Europoje sudaro 8 % keleivinio transporto ir 19 % krovinio transporto, jam tenka tik 0,4 % viso transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio¹². Dėl šios priežasties tikėtina, kad perėjimas nuo daug anglies dioksido išskiriančių transporto rūšių prie geležinkelių transporto yra veiksmingiausias būdas sumažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro daugelyje Sąjungos teritorijos vietų;
15. PAŽYMI, kad dėl iki šiol įdėtų didelių pastangų siekiant rinkų atvėrimo ir techninio suderinimo vežimo geležinkeliais paslaugų dalis sparčiai augančioje rinkoje, kurioje vartotojų lūkesčiai taip pat išaugo, stabilizavosi, tačiau, nepaisant pažangos atskiruose rinkos segmentuose, dar nėra pastebimai pereita prie geležinkelių transporto;
16. PRIPAŽIŠTA, kad norint daryti pažangą siekiant pereiti prie geležinkelių transporto reikės didinti geležinkelių patrauklumą ir konkurencingumą gerinant prie klientų poreikių pritaikytas vežimo geležinkeliais paslaugas ir veiksmingai optimizuojant geležinkelių ir kitų transporto rūšių transportą apimančius daugiarūšio transporto sprendimus; pažangą taip pat turėtų palengvinti veiksmingas atitinkamų valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas. Apskritai, kad būtų iš tikrųjų pereita prie geležinkelių transporto, geležinkelių eismo srautų augimas turi pranokti ekonomikos augimą;
17. MANO, kad SVARBU reguliariai atliekamus politikos vertinimus, kuriais nustatomas veiksmingo rinkos atvėrimo ir techninio suderinimo lygis, papildyti politikos poveikio perėjimui prie geležinkelių transporto, ekonominei ir socialinei sanglaudai, aplinkosauginiam veiksmingumui, sistemos efektyvumui, infrastruktūros mokesčiams, paslaugų lygiui ir darbo sąlygoms analize;
18. atsižvelgdama į tai, PALANKIAI VERTINA vykdomas iniciatyvas, kuriomis siekiama parengti į ateitį orientuotą ir labiau į veiklą orientuotą perėjimo prie geležinkelių transporto analizę, kurioje būtų vertinama galima pažanga esamomis sąlygomis ir svarstomos konkretaus infrastruktūros kokybės ir sujungiamumo tobulinimo galimybės, atsižvelgiant į visų formų vidaus ir tarptautinius eismo srautus, taip pat Komisijos įsipareigojimą parengti geležinkelių jungčių indeksą; RAGINA įvertinti vidutinio ir tolimojo susisiekimo jungtis tarp didžiųjų miestų;

¹² Žr. Europos Komisijos 2020 m. statistikos knygelės 3.2.12, 2.3.3 ir 2.2.3 lenteles (išskyrus transportavimą vamzdiniais).

II. Atsparumas

19. PAŽYMI, kad transportas yra vienas iš labiausiai nuo COVID-19 pandemijos nukentėjusių sektorių, ekonominę žalą patyręs dėl smarkiai sumažėjusių kelionių ir turizmo, tiekimo grandinės sutrikimų, geležinkelių operatorių pajamų praradimo ir sumažėjusio sujungiamumo visoje ES. Dėl to geležinkelių įmonės ir infrastruktūros valdytojai patyrė didelių ekonominių nuostolių ir tai turėjo didžiausią poveikį keleivių vežimui geležinkeliais, dėl kurio galėjo būti vėluojama įgyvendinti naujus investicijų ir paslaugų projektus arba jie galėjo būti sustabdyti. Tuo pačiu metu paaiškėjo, kad geležinkeliai yra atspariausia transporto rūšis, ypač kiek tai susiję su nelydimuoju mišriuoju vežimu;
20. PAŽYMI, kad kryptingi transporto ministrų veiksmai, vykdomi bendradarbiaujant su Europos Sąjunga ir visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, padėjo geležinkelių sektoriui įveikti neigiamus ekonominius krizės padarinius, dėl kurių kai kuriems suinteresuotiesiems subjektams kilo žlugimo grėsmė, ir taip buvo užtikrintas šios esminės paslaugos ir viešosios gėrybės išlikimas;
21. MANO, kad ši krizė parodė, jog reikia stiprinti atsparumo didinimo ir nenumatytų atvejų priemones, gerinti geležinkelių tinklo prieinamumą, darną ir koordinavimą ir teikti didesnę prioritetą tarpvalstybinių jungčių, kaip transeuropinio geležinkelių tinklo, kuris turėtų tapti atsparių ir tvarių judumo maršrutų pagrindu, dalies gerinimui; RAGINA Komisiją apžvelgti pažangą, padarytą rengiant nenumatytų atvejų planą transporto srityje, kad būtų galima efektyviau kovoti su pandemija ir kitomis didelėmis krizėmis;

III. Europinis keleivių vežimas geležinkeliais

22. PABRĖŽIA, kad nors tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais dalis visoje ES keleivių vežimo geležinkeliais rinkoje yra nedidelė¹³, yra teigiamų ženklų tiek pasiūlos, tiek paklausos požiūriu, kurie rodo, kad per kitą dešimtmetį ji gali gerokai padidėti. Vykdomi projektai, pavyzdžiui, kuriais siekiama atgaivinti Europos naktinių traukinių eismą, atspindi entuziazmą ir įvairovę;
23. ATKREIPIA DĖMESĮ į tai, kad įvairiose Europos dalyse tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, infrastruktūrų ir tinklų plėtojimas labai skiriasi; taip yra dėl, *inter alia*, vartotojų paklausos, politinių pasirinkimų, geografinės, gyventojų tankio ir pasienio regionų ekonominės integracijos;
24. PALANKIAI VERTINA tai, kad sukurta Tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais platforma, kurioje dalyvauja įvairūs suinteresuotieji subjektai, ir praktinius veiksmus, kurių ji ėmėsi, ir ATKREIPIA DĖMESĮ į koncepcijos „Trans Europe Express 2.0“ (TEE 2.0) raidą; PALANKIAI VERTINA Komisijos ketinimą šiais metais pateikti veiksmų planą, skirtą tolimojo susisiekimo ir tarpvalstybinėms keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms skatinti, PABRĖŽIA, kad siekiant pašalinti rinkos kliūtis būtinas valstybių narių ir Europos Sąjungos bendradarbiavimas, ir PRAŠO Komisijos iki kitų metų pateikti pažangos ataskaitą, kurioje būtų aptarti jos veiksmų plano rezultatai;
25. RAGINA toliau plėtoti Europos keleivių vežimą geležinkeliais. Trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiais tai turėtų būti pasiekta papildant esamas paslaugas ir sutelkiant dėmesį į keleivių patirtį, sąžiningą konkurenciją, išsamų maršrutų planavimą ir bilietų, kuriuos siūlo geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai (trečiosios šalys), pardavimą, tiesiogines jungtis su regioniniu, vietos ir miesto transportu ir pajėgumų paskirstymo procedūras, nedarant poveikio valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų kompetencijai šiuo atžvilgiu, taip pat šalinant technines ir veiklos kliūtis, visų pirma tarpvalstybinėse atkarpose ir terminaluose;

¹³ 7 % bendro keleivio kilometrų skaičiaus; Europos Komisija, 2020 m. Statistikos knygelė (*Statistical pocketbook*), 3.2.12. lentelė.

26. PRIPAŽĮSTA, kad siekiant toliau plėtoti šį segmentą reikia pašalinti likusias infrastruktūros kliūtis Sąjungos geležinkelių sistemoje, sukurti TEN-T pagrindinį ir visuotinį tinklą, plėtoti greitųjų traukinių tinklą, įsigyti sąveikius riedmenis ir visiškai įgyvendinti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), kaip išsamiai nurodyta nacionaliniuose įgyvendinimo planuose, taip kuo labiau sumažinant eismo pertrūkius;
27. PRIPAŽĮSTA nacionalinių požiūrių organizuojant keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas įvairovę ir PABRĖŽIA, kad atviros prieigos paslaugos, kuriomis reaguojama į rinkos paklausą, yra labai svarbios plečiant perėjimą prie geležinkelių transporto, kuris turi būti derinamas su plačia inovacijų kultūra ir dinamiška geležinkelių ekonomika. PRIPAŽĮSTA, kad tam tikrais atvejais valstybės narės gali apsvarstyti galimybę savo teritorijoje taikyti viešųjų paslaugų sutartis dėl tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų (šalia nacionalinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų), kad būtų sukurta pageidaujama transporto pasiūla. Todėl LAUKIA Komisijos atliktos Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 aiškinamųjų gairių¹⁴ peržiūros;

IV. Europinis krovinių vežimas geležinkeliais

28. TIKISI, kad dėl pažangos, daromos siekiant sukurti transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinį tinklą per nustatytą laikotarpį, plačiu mastu įdiegti Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS) tiek geležinkelio kelyje, tiek riedmenyse, kartu laipsniškai nutraukiant senų signalizacijos sistemų eksploatavimą, ir vykdyti tolesnį techninių ir veiklos reikalavimų derinimą, bus sukurtas veiksmingesnis, pigesnis ir geriau integruotas geležinkelių transportas ir taip sudarytos sąlygos vis daugiau krovinių vežti geležinkeliais;

¹⁴ Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamosios gairės, OL C 92, 2014 3 29, p. 1.

29. TIKISI, kad krovinių vežimas geležinkeliais bus toliau skatinamas koordinuotai diegiant naujas inovacijas, ypač skaitmeninimo ir automatizavimo srityje, jei jų diegimas sąnaudų ir naudos požiūriu prisidės prie geležinkelių sektoriaus konkurencingumo didinimo; PAŽYMI, kad skaitmeninis keitimasis informacija, įskaitant sekimo sistemas, bus svarbus žingsnis siekiant integruoti krovinių vežimą geležinkeliais į tiekimo grandinę, ir dėl to krovinių vežimas geležinkeliais bus patikimesnis siuntėjų pasirinkimas;
30. kalbant apie Europos žaliąjį kursą, kuriame Europos Komisija krovinių vežimą geležinkeliais įvardija kaip vieną iš svarbiausių prioritetų, TIKISI, kad ši iniciatyva bus grindžiama visa įgyta patirtimi ir geriausia praktika, jau išplėtotą krovinių vežimo geležinkeliais koridorių srityje, kartu skatinant inovacijas naujų technologijų, skaitmeninimo ir veiklos koncepcijų srityse, kad būtų sukurtas labiau integruotas konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais veiklos tinklas;
31. PAŽYMI, kad Sąjungos konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais tinklas, kurį sudaro krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, pasirodė labai veiksmingas plėtojant suinteresuotųjų subjektų, atsakingų už operacijas, suderintus veiksmus ir bendras priemones, kartu, be kita ko, sudarant palankesnes sąlygas didinti krovinių vežimo geležinkeliais atsparumą didelių krizių atvejais ir įgyvendinti būtinas nenumatytų atvejų priemones;
32. PRIPAŽINDAMA krovinių vežimo geležinkeliais koridorių srityje jau atliktą darbą, PALANKIAI VERTINA valstybių narių įsipareigojimą tęsti bendradarbiavimą su Europos Komisija ir TEN-T pagrindinio tinklo koridorių koordinatoriais, PABRĖŽIA, kad svarbu toliau plėtoti infrastruktūros pajėgumus ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių maršrutus, atsižvelgiant į rinkos reikalavimus ir klientų poreikius, ir RAGINA stiprinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių veikimą koordinuotu būdu;

V. Tinklai, investicijos ir sujungiamumas

33. ATKREIPIA DĖMESĮ į tai, kad TEN-T tinklas buvo labai svarbus kuriant darnų didelio pajėgumo sąveikų geležinkelių tinklą visoje Sąjungoje ir jį sujungiant su uostais, oro uostais ir kelių bei vidaus vandenų kelių terminalais. Nors vien taikant Europos infrastruktūros tinklų priemonę ir kitas ES finansavimo priemones nepavyko pašalinti didelių skirtumų, susijusių su geležinkelių tinklų aprėptimi ir tankumu, TEN-T tinklas daugeliui valstybių narių, turinčių mažesnius investicinius pajėgumus, leido palaipsniui, nors ir lėtai, atnaujinti ir padidinti savo tinklų sujungiamumą;
34. PABRĖŽIA, kad svarbu įgyvendinti suderintą TEN-T politiką, vykdant projektus, kuriais skatinamas keleivių vežimo greitaisiais traukiniais ir tarptautinių keleivių vežimo tarp pagrindinių miestų centrų paslaugų plėtojimas ir sudaromos sąlygos konkurencingesniam krovinių vežimui geležinkeliais; PABRĖŽIA, kad tai yra viena iš išankstinių sąlygų siekiant darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų; SKATINA iniciatyvas, kuriomis siekiama pasiūlyti geležinkelio jungtis, kurios, kai įmanoma, galėtų pakeisti trumpų atstumų skrydžius;
35. ATSIŽVELGDAMA į politinį tikslą sukurti neutralaus poveikio klimatui ekonomiką, PRIPAŽIŠTA, kad daugelio valstybių narių nacionaliniai biudžetai tebepatiria spaudimą dėl ankstesnės ekonomikos krizės ir dabartinės pandemijos ir kad viešųjų investicijų į transporto sektorių lygis tose valstybėse narėse tebebuvo tik toks, kokio reikia priežiūrai užtikrinti;
36. PABRĖŽIA, kad geležinkelių sektorius turės kuo geriau pasinaudoti ES finansavimo priemonėmis. Nustatyta, kad geležinkelių transporto infrastruktūra yra segmentas, kuriam labiausiai reikia investicijų, kad būtų užbaigtas TEN-T tinklas ir modernizuotas esamas tinklas. Atitinkamai PALANKIAI VERTINA tai, kad valstybės narės planuoja panaudoti išteklius, skirtus pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir 2021–2027 m. daugiamečę finansinę programą, kad padidintų geležinkelių sektoriaus konkurencingumą ir paremtų susijusias investicijas į geležinkelių infrastruktūrą;

37. PABRĖŽIA, kad sisteminė integracija su kitų transporto rūšių, įskaitant jūrų, vidaus vandens kelių, oro ir kelių transportą, miesto transporto pasiūla ir aktyviu judumu, yra itin svarbi, kad būtų užtikrintas teritorijų sujungiamumas ir perėjimas prie geležinkelių transporto. Todėl būtina padidinti perkėlimo naudojant įvairiarūšį transportą galimybes, išplėsti esamų perkėlimo ir perkrovimo įrenginių pajėgumus ir geriau valdyti įvairiarūšį eismą;
38. PRIPAŽIŠTA, kad reikia didelių sektoriaus investicijų į tarptautinius tolimojo susisiekimo riedmenis. Finansavimas galėtų būti remiamas Sąjungos lygmens garantijomis, kad būtų galima pasinaudoti inovacijomis, modernizuoti pagal naujas technines specifikacijas, padidinti lankstumą, saugą ir patogumą ir įvairinti paslaugų pasiūlą; taip pat PRIPAŽIŠTA, kad skubiai reikia privačiojo sektoriaus investicijų, ir PRIMENA valstybėms narėms, kad yra tarptautinių susitarimų ir sutarčių, kuriomis sudaromos palankesnės sąlygos privačiosioms investicijoms, pvz., Keiptauno konvencijos Liuksemburgo geležinkelių protokolas¹⁵;
39. RAGINA Komisiją išnagrinėti galimas Europos lygmens schemas, kuriomis nediskriminuojant būtų remiami geležinkelių operatoriai, ir pateikti išvadas Tarybai; atsižvelgdama į geležinkelių sektoriaus ypatumus, ATKREIPIA DĖMESĮ į Komisijos ketinimą peržiūrėti valstybės pagalbos teikimo taisykles.

¹⁵ Konvencijos dėl tarptautinių interesų, susijusių su mobiliąja įranga, protokolas dėl su geležinkelių riedmenimis susijusių dalykų, OL L 331, 2009 12 16, p. 4.