



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 4. jūnijā
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepr. dok. Nr.:	8790/21
Temats:	Dzelzceļa izvirzīšana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā – Padomes secinājumi (2021. gada 3. jūnijs)

Pielikumā pievienoti Padomes secinājumi "Dzelzceļa izvirzīšana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā", kurus Padomes pieņēma 3798. sanāsmē, kas notika 2021. gada 3. jūnijā.

Dzelzceļa izvirzīšana viedas un ilgtspējīgas mobilitātes priekšplānā

– Padomes secinājumi –

ŅEMOT VĒRĀ:

1. Eiropadomes 2019. gada 12. decembra secinājumus, kuros apstiprināts mērķis līdz 2050. gadam panākt klimatneitrālu Eiropas Savienību ¹, un Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumu par Eiropas zaļo kursu ²;
2. ES transporta ministru pastāvīgo atbalstu dzelzceļa jomai ³, kā pagājušajā gadā tika pausts
 - a) politiskajā paziņojumā, ar ko atbalsta Eiropas programmu attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem un ar ko nāca klajā ES transporta ministru neformālajā videokonferencē 2020. gada 4. jūnijā, un
 - b) 2020. gada 21. septembrī notikušās Berlīnes konferences ministru deklarācijā par inovatīvu transportu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros;
3. Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumu "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" ⁴, un tajā pausto nodomu līdz 2050. gadam divkāršot dzelzceļa kravu pārvadājumus un trīskāršot ātrgaitas dzelzceļa pasažieru pārvadājumus;
4. Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu (ES) 2020/2228 (2020. gada 23. decembris) par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021) ⁵;

¹ EUCO 29/19.

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

³ Regulāri piedaloties Norvēģijas un Šveices transporta ministriem.

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

⁵ OV L 437, 28.12.2020., 108. lpp.

5. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/241 (2021. gada 12. februāris), ar ko izveido Atveseļošanas un noturības mehānismu ⁶, un otras regulas, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, gaidāmo pieņemšanu;
6. ES transporta ministru neformālo videokonferenci, kura notika 2021. gada 30. martā un kurā ministri pauda nostāju par prezidentvalsts Portugāles neoficiālo dokumentu "Kā paātrināt modālo pārvirzi uz dzelzceļu: dažādi ceļi uz kopīgu mērķi" ("*How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal*");

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME

7. NORĀDA, ka ES dzelzceļa sistēmās ir veiktas būtiskas regulatīvās reformas, izmantojot četras tiesību aktu paketes, kas pieņemtas 2001. ⁷, 2004., 2007. un 2016. gadā. ATZINĪGI VĒRTĒ šo reformu pozitīvo ietekmi uz tirgus atvēršanu un tehnisko harmonizāciju, kas ir daļēji panāktas un daļēji tiek vēl sagaidītas;
8. ATZĪST, ka tiesiskais regulējums ES un valstu līmenī ir ļoti sarežģīts un daudzveidīgs, un UZSVER, ka ir jāveic turpmāki centieni, lai nodrošinātu tehniskās harmonizācijas sniegtos ekonomiskos un operacionālos ieguvumus, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem, vienlaikus atzīstot dalībvalstu atšķirīgos izejas punktus un to dažādās organizatoriskās struktūras. UZSVER, ka ir svarīgi pilnībā īstenot spēkā esošos Savienības tiesību aktus, UZSVER, ka turpmākie Savienības tiesību aktu priekšlikumi būtu jābalsta uz pašreizējās situācijas rūpīgu analīzi un ka ar tiem, kad vien iespējams, būtu arī jātiecas panākt vienkāršošanu;
9. ATZĪST, ka dažas dalībvalstis nenodrošina dzelzceļu savienojamību, un tāpēc viedu un ilgtspējīgu mobilitāti var panākt tikai ar citiem transporta veidiem; ATZĪST arī to, ka citās dalībvalstīs tīkli ir izolēti, un tādēļ centieni palielināt savstarpēju izmantojamību neuzlabo operacionālos rādītājus;

⁶ OV L 57, 18.2.2021., 17. lpp.

⁷ Pirmā dzelzceļa tiesību aktu pakete tika pārstrādāta 2012. gadā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

10. UZSVER, ka turpmāka tehniskā harmonizācija, lai palielinātu valstu tīklu savstarpēju izmantojamību, atbalstīs starptautisko dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu vienoto tirgu, Savienības dzelzceļa sistēmas un efektivitāti; tāpat UZSVER dzelzceļa ieguldījumu Savienības ekonomikā un tās rūpnieciskajā pamatā, tostarp tās globālajā konkurētspējā, kas tāpat gūs labumu no pētniecības, inovācijas un tehniskās harmonizācijas. Tādēļ GAIDA jauno Eiropas dzelzceļa kopuzņēmumu, kuram vajadzētu pildīt svarīgu lomu jauno digitālo tehnoloģu pētījumos dzelzceļa jomā, tādējādi nodrošinot ar nozari koordinētu pieeju vispārējai dzelzceļa sistēmu attīstībai. Tam vajadzētu arī paātrināt tehniskā regulatīvā satvara izstrādi, ņemot vērā laiku, kas bija nepieciešams, lai ieviestu iepriekšējos standartus;
11. UZSKATA, ka, ņemot vērā nepieciešamību gan censties panākt klimatneitrālu un videi draudzīgu ⁸ mobilitāti, gan nodrošināt noturīgu un savstarpēji savienotu transporta sistēmu, jo īpaši krīzes laikā, kā to parāda Covid-19 pandēmija, dzelzceļiem ir būtiska nozīme turpmākajā transporta piedāvājumā;
12. UZSVER, cik svarīgs ir pastāvīgs dialogs starp valsts iestādēm, attiecīgajām ieinteresētajām personām, darba devējiem, darba ņēmējiem un dzelzceļa transporta lietotājiem, lai nodrošinātu, ka ikviens var gūt labumu no dzelzceļa transporta sniegtajām priekšrocībām; šajā sakarā ATZĪMĒ Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2021. gada 24. marta izpētes atzinumu "Vienota Eiropas dzelzceļa telpa" ⁹, ko pieprasīja prezidentvalsts Portugāle;
13. GAIDA Savienības tiesību aktu plānoto pārskatīšanu attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem ¹⁰ un Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) ¹¹;

⁸ Dzelzceļš nodrošina zemu oglekļa pēdas, emisiju un zemes izmantojuma līmeni un ilgu sava ritošā sastāva dzīves ciklu, kā arī vienlaikus samazina sastrēgumus un uzlabo gaisa kvalitāti pilsētu teritorijās.

⁹ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

I. Modālā pārvirze

14. UZSVER, ka dzelzceļa transports ir atbildīgs tikai par 0,4 % no transporta radītajām CO₂ emisijām, neraugoties uz to, ka visā Eiropā dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars ir 8 % un kravu pārvadājumu īpatsvars – 19 % ¹². Šā iemesla dēļ modālā pārvirze no oglekļietilpīgiem transporta veidiem uz dzelzceļa transportu, visticamāk, ir visefektīvākais veids transporta dekarbonizācijai lielā Savienības teritorijas daļā;
15. ATZĪMĒ, ka līdz šim ieguldītie ievērojamie centieni virzībā uz tirgus atvēršanu un tehnisko harmonizāciju ir stabilizējuši dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu īpatsvaru strauji augošā tirgū, kurā ir pieaugušas arī klientu vēlmes, taču, neraugoties uz progresu, kas sasniegts atsevišķos tirgus segmentos, vēl nav panākta izteikta pārvirze uz dzelzceļa transportu;
16. ATZĪST – lai panāktu progresu ceļā uz modālu pārvirzi, būs nepieciešams padarīt dzelzceļa transportu pievilcīgāku un pastiprināt tā konkurētspēju, uzlabojot dzelzceļa pakalpojumus, kas pielāgoti klientu prasībām, un efektīvi optimizējot multimodālos risinājumus starp dzelzceļu un citiem transporta veidiem; progress būtu jāveicina arī ar efektīvu sadarbību starp attiecīgajām dalībvalstīm un starp infrastruktūras pārvaldītājiem. Kopumā – patiesai modālai pārvirzei būs vajadzīgs tāds dzelzceļa satiksmes apjomu pieaugums, kas apsteidz ekonomikas izaugsmi;
17. UZSKATA, KA IR SVARĪGI, lai regulāri politikas izvērtējumi, ar kuriem mēra efektīvas tirgus atvēršanas un tehniskās harmonizācijas pakāpi, tiktu papildināti ar analīzi attiecībā uz politikas ietekmi uz modālo pārvirzi, ekonomisko un sociālo kohēziju, vidisko sniegumu, sistēmas efektivitāti, infrastruktūras lietošanas maksām, pakalpojumu līmeņiem un darba apstākļiem;
18. šajā sakarā ATZINĪGI VĒRTĒ iniciatīvas, kas tiek īstenotas, lai izstrādātu uz nākotni vērstu un operatīvāku modālās pārvirzes analīzi, novērtējot progresu, kāds ir iespējams noteiktos apstākļos un ņemoties konkrētus uzlabojumus infrastruktūras kvalitātē un savienojamībā, ņemot vērā visus iekšzemes un starptautiskās satiksmes veidus, kā arī Komisijas apņemšanos izstrādāt "dzelzceļa savienojamības indeksu"; MUDINA izvērtēt vidēja attāluma un tālsatiksmes savienojumus starp lielākajām pilsētām;

¹² Sk. Eiropas Komisijas 2020. gada statistikas bukletu, 3.2.12., 2.3.3. un 2.2.3. tabulu (izņemot transportēšanu pa cauruļvadiem).

II. Noturība

19. ATZĪMĒ, ka transports ir viena no nozarēm, ko Covid-19 pandēmija ir skārusi vissmagāk, proti, ekonomisko kaitējumu ir izraisījuši ceļošanas un tūrisma apjoma krasi samazinājumi, piegādes ķēdes traucējumi, dzelzceļa uzņēmumu ienākumu zudums un samazināta savienojamība visā ES. Minētais ir radījis ievērojamus ekonomiskus zaudējumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, un tam ir bijusi vissmagākā ietekme uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kur tas, iespējams, ir aizkavējis vai bloķējis jaunu investīciju un pakalpojumu projektus. Tajā pašā laikā dzelzceļš ir izrādījies visnoturīgākais transporta veids, jo īpaši kombinēto pārvadājumu bez vadītāja pavadības veidā;
20. NORĀDA, ka mērķtiecīgā rīcība, ko transporta ministri īstenoja sadarbībā ar Eiropas Savienību un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām, palīdzēja dzelzceļa nozarei pārvarēt krīzes radītās negatīvās ekonomiskās sekas, kuru rezultātā dažas ieinteresētās personas ir nonākušas uz paša sabrukuma sliekšņa, un tādējādi nodrošināja šā būtiskā pakalpojuma un sabiedriskā labuma izdzīvošanu;
21. UZSKATA, ka šī krīze ir izgaismojusi nepieciešamību pastiprināt noturību un ārkārtas pasākumus, uzlabot pieejamību, saskaņotību un koordināciju dzelzceļu tīkla ietvaros un piešķirt lielāku prioritāti tam, lai uzlabotu pārrobežu savienojumus kā daļu no Eiropas dzelzceļu tīkla, kas veidotu noturīgu un ilgtspējīgu mobilitātes maršrutu pamatu; AICINA Komisiju izklāstīt progresu, kas panākts, sagatavojot ārkārtas rīcības plānu transporta nozarē, lai labāk risinātu pandēmijas situāciju un citas lielas krīzes;

III. Eiropas dzelzceļa pasažieru pārvadājumi

22. UZSVER – lai gan starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu īpatsvars kopējā ES dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgū ir neliels ¹³, gan piedāvājuma, gan pieprasījuma pusē ir vērojamas cerīgas pazīmes, kas liecina, ka nākamajā desmitgadē ir iespējams ievērojams pieaugums. Notiekošie projekti, piemēram, tie, kuru mērķis ir no jauna iedzīvināt Eiropas nakts vilcienu satiksmi, liecina par entuziasmu un daudzveidību;
23. NORĀDA UZ ievērojamām atšķirībām tajā, kā dažādās Eiropas daļās tiek attīstīti starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, infrastruktūra un tīkli, un šīs atšķirības cita starpā rada klientu pieprasījums, politiskās izvēles, ģeogrāfija, iedzīvotāju blīvums un pārrobežu reģionu ekonomiskā integrācija;
24. ATZINĪGI VĒRTĒ to, ka ir izveidota Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu platforma (*IRP*), kurā ir iesaistīts plašs ieinteresēto personu loks, un tās veiktos praktiskos pasākumus un ATZĪMĒ "*Trans Europe Express 2.0*" (*TEE 2.0*) koncepcijas attīstību; PAUŽ GANDARĪJUMU par Komisijas ieceri šā gada laikā nākt klajā ar rīcības plānu nolūkā veicināt tālsatiksmes un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, UZSVER, ka dalībvalstīm un Eiropas Savienībai ir jāsadarbojas, lai novērstu tirgus šķēršļus, un AICINA Komisiju līdz nākamajam gadam nākt klajā ar progresu ziņojumu, kurā būtu apsvērti tās rīcības plānā ietvertie sasniedzamie rezultāti;
25. MUDINA turpināt attīstīt Eiropas dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. Īstermiņā un vidējā termiņā tas būtu jāpanāk, papildinot esošos pakalpojumus un koncentrējoties uz pasažieru pieredzi, godīgu konkurenci, maršrutu visaptverošu plānošanu un biļešu pārdošanu, ko piedāvā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji, kas ir trešās personas, tiešajiem savienojumiem ar reģionālo, vietējo un pilsētas transportu un jaudas piešķiršanas procedūrām, neskarot dalībvalstu un infrastruktūras pārvaldītāju kompetences šajā sakarā, un uz tehnisku un darbības šķēršļu novēršanu, jo īpaši pārrobežu posmos un termināļos;

¹³ 7 % no kopējā pasažierkilometru skaita; Eiropas Komisijas 2020. gada statistikas buklets, 3.2.12. tabula.

26. ATZĪST, ka šā segmenta turpmāka attīstība prasa novērst atlikušos infrastruktūras trūkumus Savienības dzelzceļa sistēmā, realizēt *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu, attīstīt ātrgaitas tīklu, iepirkt savstarpēji izmantojamu ritošo sastāvu un pilnībā ieviest Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*), kā sīkāk izklāstīts valstu īstenošanas plānos, tādējādi līdz minimumam samazinot satiksmes pārrāvumus;
27. ATZĪST valstu dažādās pieejas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu organizēšanā un UZSVER, ka brīvās piekļuves pakalpojumi, reaģējot uz tirgus pieprasījumu, ir būtiski modālās pārvirzes attiecināšanā arī uz dzelzceļa transportu, kas jāapvieno ar plašu inovācijas kultūru un dinamisku dzelzceļa ekonomiku. ATZĪST, ka dažos gadījumos dalībvalstis var apsvērt savā teritorijā izmantot publisko pakalpojumu līgumus starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem papildus iekšzemes pakalpojumiem, lai radītu vēlamu transporta piedāvājumu. Šajā sakarā GAIDA, ka Komisija pārskatīs skaidrojošās vadlīnijas attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ¹⁴;

IV. Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumi

28. CER SAGAIĢT, ka virzība uz Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamattīkla izveides pabeigšanu noteiktajā termiņā, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) plaša ieviešana gan lauka iekārtās, gan borta iekārtās, ko papildina pakāpeniska mantoto signalizācijas sistēmu ekspluatācijas pārtraukšana, un turpmāka tehnisko un operacionālo prasību saskaņošana, nodrošinās efektīvāku, lētāku un labāk integrētu dzelzceļa transportu, tādējādi ļaujot turpināt dzelzceļa kravu pārvadājumu pieaugumu;

¹⁴ Skaidrojošās vadlīnijas attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (OV C 92, 29.3.2014., 1. lpp.).

29. CER SAGAIĀT, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi tiks vēl vairāk veicināti, koordinēti ieviešot jaunas inovācijas, jo īpaši digitalizācijas un automatizācijas jomā, ciktāl no izmaksu un ieguvumu viedokļa to ieviešana veicina dzelzceļa nozares konkurētspējas palielināšanu; ATZĪMĒ, ka digitālā informācijas apmaiņa, tostarp izsekošanas sistēmas, būs nozīmīgs solis ceļā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu integrēšanu piegādes ķēdē, kā rezultātā kravu nosūtītāji, izvēloties dzelzceļa kravu pārvadājumus, varēs uz tiem vairāk paļauties;
30. Attiecībā uz Eiropas zaļo kursu, kurā Eiropas Komisija dzelzceļa kravu pārvadājumus ir uzskaitījusi kā vienu no galvenajām prioritātēm, SAGAIĀ, ka šī iniciatīva balstīsies uz visu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros gūto pieredzi un jau izstrādāto paraugpraksi, vienlaikus arī veicinot inovāciju saistībā ar jaunām tehnoloģijām, digitalizāciju un operacionālām koncepcijām, lai panāktu integrētāku darbības tīklu konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem;
31. NORĀDA, ka Savienības dzelzceļa tīkls konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, ko veido dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori, ir izrādījies ļoti efektīvs saskaņotu darbību un kopīgu pasākumu izstrādē starp tām ieinteresētajām personām, kuras atbild par operācijām, un vienlaikus cita starpā ir veicinājis to, ka tiek uzlabota dzelzceļa kravu pārvadājumu noturība lielu krīžu gadījumā un nepieciešamo ārkārtas pasākumu īstenošana;
32. ATZĪSTOT darbu, kas jau paveikts ar dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru starpniecību, PAUŽ GANDARĪJUMU par dalībvalstu apņemšanos turpināt savu sadarbību ar Eiropas Komisiju un *TEN-T* pamattīkla koridoru koordinatoriem, UZSVER, cik svarīgi ir turpināt attīstīt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru infrastruktūras jaudu un maršrutus saskaņā ar tirgus prasībām un klientu vajadzībām, un MUDINA koordinēti stiprināt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru darbību;

V. Tīkli, investīcijas un savienojamība

33. ATZĪMĒ to, ka *TEN-T* tīklam ir bijusi ārkārtīgi svarīga nozīme saskaņota, augstas veiktspējas, savstarpēji izmantojama dzelzceļu tīkla attīstīšanā visā Savienībā, kā arī tā savienošanā ar ostām, lidostām un autoceļu un iekšzemes ūdensceļu termināļiem. Lai gan *TEN-T* tīkls, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un citus ES finansēšanas instrumentus, nav spējis vienpersoniski pārvarēt lielo asimetriju dzelzceļu tīkla pārklājumā un blīvumā, tas ir ļāvis daudzām dalībvalstīm, kurām ir mazākas investīciju spējas, pastāvīgi, kaut arī lēni, modernizēt savus tīklus un uzlabot to savienojamību;
34. UZSVER, cik nozīmīga ir *TEN-T* politika, kas saskaņota ar projektiem, kuri sekmē ātrgaitas un starptautisko pakalpojumu attīstību dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp galvenajiem pilsētu mezgliem un kuri veicina konkurētspējīgākus dzelzceļa kravu pārvadājumus; UZSVER, ka tas ir viens no priekšnoteikumiem, lai sasniegtu Stratēģijas par ilgtspējīgu un viedu mobilitāti mērķus; ATBALSTA iniciatīvas, kuru mērķis ir piedāvāt tādus dzelzceļa savienojumus, kas, ja iespējams, var aizstāt neliela attāluma lidojumus;
35. PATUROT PRĀTĀ politisko mērķi, proti, panākt klimatneitrālu ekonomiku, ATZĪST, ka daudzu dalībvalstu budžeti joprojām ir pakļauti spiedienam, ko radījusi iepriekšējā ekonomikas krīze un pašreizējā pandēmija, un ka minētajās dalībvalstīs publiskās investīcijas transporta nozarē ir saglabājušās tikai tik lielā apmērā, kāds nepieciešams, lai nodrošinātu uzturēšanu;
36. UZSVER, ka dzelzceļa nozarei būs pēc iespējas labāk jāizmanto ES finansēšanas instrumenti. Dzelzceļa transporta infrastruktūra ir identificēta kā segments, kurā investīcijas ir vajadzīgas visvairāk, lai varētu pabeigt *TEN-T* tīkla izveidi un modernizēt esošo tīklu. Attiecīgi ATZINĪGI VĒRTĒ to, ka dalībvalstis resursus, ko dara pieejamus ar Atveseļošanas un noturības mehānismu un daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam, plāno izmantot tam, lai uzlabotu dzelzceļa nozares konkurētspēju un atbalstītu saistītās investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā;

37. UZSVER, ka sistēmiska integrācija ar citiem transporta veidiem, tostarp jūras, iekšzemes ūdensceļu, gaisa transportu un autotransportu, pilsētas transporta piedāvājumiem un aktīvu mobilitāti, ir būtiska, lai saglabātu teritoriju savienojamību un panāktu modālu pārvirzi. Tā rezultātā ir jāpalielina iespējas pārsēsties no viena transporta veida citā, jāpaplašina esošo pārsēšanās un pārkraušanas vietu jauda un jāuzlabo intermodālās satiksmes pārvaldība;
38. ATZĪST, ka nozarei ir jāveic nozīmīgas investīcijas ritošajā sastāvā, kas paredzēts starptautiskajiem tālsatiksmes pārvadājumiem. Finansējumu varētu atbalstīt ar garantijām Savienības līmenī, lai tādējādi izmantotu inovācijas, veiktu modernizāciju atbilstoši jaunām tehniskajām specifikācijām, palielinātu elastīgumu, drošību un komfortu un dažādotu pakalpojumu piedāvājumu; ATZĪST arī, ka steidzami ir vajadzīgas privātā sektora investīcijas, un ATGĀDINA dalībvalstīm, ka pastāv starptautiski nolīgumi un līgumi, kas veicina privātās investīcijas, piemēram, Keiptaunas konvencijas Luksemburgas dzelzceļa protokols ¹⁵;
39. AICINA Komisiju izpētīt iespējamās Eiropas līmeņa shēmas, ar ko nediskriminējošā veidā var atbalstīt dzelzceļa operatorus, un iesniegt konstatējumus Padomei; ņemot vērā dzelzceļa nozares specifiku, PIENĒM ZINĀŠANAI Komisijas nodomu pārskatīt noteikumus par valsts atbalsta piešķiršanu.

¹⁵ Protokols par dzelzceļa ritošā sastāva jautājumiem, kas pievienots Konvencijai par starptautisko nodrošinājumu attiecībā uz pārvietojamām iekārtām (OV L 331, 16.12.2009., 4. lpp.).