**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nostāja Eiropas Savienības neformālajā Transporta ministru video formāta padomē 2021. gada 30. martā”**

2021. gada 30. martā notiks Eiropas Savienības (turpmāk – ES) neformālā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sanāksme (turpmāk – sanāksme) par kravu novirzīšanu uz dzelzceļa nozari, ņemot vērā, ka 2021. gads ir pasludināts par ES Dzelzceļa gadu.

Dalībvalstis un ES iestādes ir skaidri norādījušas, ka dzelzceļa transports ir prioritāte, ņemot vērā dzelzceļa sociālo un ekonomisko nozīmi, kā arī nozares iespējamo lomu cīņā pret klimata pārmaiņām, tāpēc sanāksmē plānots koncentrēties uz dzelzceļa nozares lomu ES. Par galvenajiem iemesliem, kāpēc dzelzceļa nozarei būtu jābūt ES transporta politikas pamatā, var uzskatīt iespējas samazināt transporta siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas, izmantojot dzelzceļa transporta pakalpojumus kravu un pasažieru pārvadājumos, kā arī to, ka dzelzceļa transports ir izturīgs un drošs, kā arī tam ir viszemākās ārējās izmaksas salīdzinot ar citiem transporta veidiem, vienlaikus dzelzceļa transports arī samazina sastrēgumus.

Eiropas dzelzceļa tīklus katru dienu izmanto desmitiem tūkstošu pasažieru un kravas vilcienu, un daudzi posmi ir ļoti noslogoti. Pēdējo gadu desmitu laikā ir veikti ieguldījumi, lai novērstu vājās vietas. Tomēr, lai ļautu divkāršot kravu pārvadājumus un trīskāršot ātrgaitas pasažieru pārvadājumus līdz 2050. gadam, tīkla jauda būs ievērojami jāpalielina. Kaut arī tehnoloģiski risinājumi, piemēram, jaunas satiksmes kontroles signalizācijas sistēmas, kas atbalsta efektīvu satiksmes pārvaldību, un jaunas plānošanas metodes var atbalstīt infrastruktūras izmantošanas optimizāciju, tie nevar pārvarēt tās fiziskos ierobežojumus. Tāpēc, lai sasniegtu un arī pārsniegtu esošos mērķus, ir nepieciešams tūkstošiem kilometru jaunu sliežu ceļu. Vienlaikus nepieciešams arī pievērst uzmanību dzelzceļa savienojamībai ar citiem transporta veidiem, t.i., jūras, iekšzemes ūdensceļiem, gaisa transportu un autoceļiem. Dzelzceļa savienojumu efektīva izmantošana un ekonomiskā dzīvotspēja ir atkarīga no intermodālo savienojumu ātras uzlabošanas un jaudas palielināšanas. TEN-T tīkls ir bijis ārkārtīgi svarīgs, lai visā Eiropā izveidotu saskaņotu augstas jaudas sadarbspējīgu dzelzceļa tīklu. TEN-T tīkls ir ļāvis daudzām dalībvalstīm ar mazāku ieguldījumu jaudu stabili, kaut arī lēnām, uzlabot savus tīklus. Gaidāmā TEN-T regulas pārskatīšana ļaus ES dalībvalstīm uzturēt tīklu atbilstoši ES vides, ekonomikas un sociālajiem mērķiem.

Papildus TEN-T tīkliem vissvarīgākais Eiropas dzelzceļa politikas instruments pēdējās trīs desmitgadēs neapšaubāmi ir vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveide. Tas ir panākts ar četrām dzelzceļa likumdošanas pakotnēm, ar kurām tika ieviests noteikumu kopums, kā mērķis ir dzelzceļa tirgus atvēršana un konkurences veicināšana starp dzelzceļa uzņēmumiem un tehnisko pieeju saskaņošana, novēršot šķēršļus sadarbspējai. Līdz šim četru dzelzceļa tiesību aktu pakotnes tika vērtētas tikai no viedokļa, kā tiesību akti ir transponēti un piemēroti katrā valstī. Šis ir svarīgs juridisks solis, taču neaizstāj plašāku šī politikas kopuma novērtējuma analīzi. Visa ES un dalībvalstu politika ir jāizvērtē, ņemot vērā to ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā, neaizmirstot par iedzīvotāju vispārējo labklājību. Šī iemesla dēļ dzelzceļa tirgus ir jāuzskata par instrumentu vides mērķu sasniegšanai, palielinot modālo pāreju no citiem transporta veidiem, efektivitāti un pakalpojumu kvalitāti, ciktāl tie palīdzēs izveidot drošu, veselīgu un pārtikušu nākotni visiem.

Sanāksmes laikā plānots diskutēt, kādi ir galvenie nepieciešamie pasākumi, lai sasniegtu ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas izvirzītos mērķus dzelzceļa nozarē, ņemot vērā mērķi samazināt transporta siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas par 90% līdz 2050. gadam, ņemot vērā esošo valsts un privātā sektora ieguldījumus, inovācijas un digitalizācijas stratēģijas un to nozīmi dekarbonizācijā, kā arī to, cik lielā mērā dzelzceļa nozarei ir pieejami nepieciešamie resursi, lai tiktu galā ar pieprasījumu pēc lielākiem ieguldījumiem, it īpaši pēc ilgstošās pandēmijas krīzes pārvarēšanas. Papildus plānots diskutēt, kā pašreizējā dzelzceļa tirgus pieeja dalībvalstīs ir palīdzējusi kopīgo mērķu sasniegšanā, kā arī vai pašreizējie mehānismi ir piemēroti, lai nodrošinātu visu sabiedrisko interešu pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, un vai tie ir pietiekami, lai izveidotu jaunus starptautiskus pakalpojumus.

Atbildot uz diskusiju jautājumiem, Latvija uzsvērs, ka Latvijas galvenā investīciju prioritāte ir *Rail Baltica* projekta īstenošana. *Rail Baltica* mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļa tīklā, izstrādājot Eiropas standarta platuma 1435 mm dzelzceļa līnijas. *Rail Baltica* 870 km garā ātrgaitas dzelzceļa līnija tiks pilnībā elektrificēta, tādējādi samazinot CO2 un NOx emisijas, un tā arī būs daļa no Ziemeļjūras un Baltijas transporta koridora. Projektā paredzēts būvēt 3 multimodālos terminālus Baltijas valstīs un būvēt multimodālos transporta mezglus (ieskaitot mobilitātes punktus), kā arī savienojumus ar ostām un lidostām. *Rail Baltica* dos iespējas attīstīt jaunus dzelzceļa savienojumus ar nozīmīgiem loģistikas mezgliem, kā arī ar rūpnieciskas, reģionālas un stratēģiskas nozīmes objektiem.

Dzelzceļš Latvijā ir plānots kā multimodālās sabiedriskā transporta sistēmas mugurkauls, kā galvenais pasažieru transporta veids intensīvas satiksmes maršrutos, kur dzelzceļš dublē autobusu maršrutus. Autobusu pārvadājumi tiks veikti tur, kur vilcieni nekursē, vai tiks veikti kā pasažieru transporta pakalpojumi uz dzelzceļu. Latvija norāda, ka dzelzceļa transporta gadījumā paralēlu autobusu maršrutu ekspluatācija jāorganizē uz komerciāla pamata, neparedzot nekādas valsts subsīdijas pārvadātājiem kompensācijai. Lai uzlabotu satiksmes mijiedarbību starp autobusiem un vilcieniem, kur autobusu pieturas atrodas netālu no dzelzceļa stacijām, to ierašanās un atiešanas laiks tiek saskaņots ar reģionālajiem autobusu pakalpojumiem. Šis ir virziens ceļā uz efektīvu un ilgtspējīgu pakalpojumu sniegšanu.

Lai padarītu dzelzceļa transportu pievilcīgāku pasažieriem, ir paredzēts turpināt uzlabot dzelzceļa infrastruktūru. Patreiz, saskaņā ar Regulu (ES) 1300/2014, Latvijā ir modernizētas 27 dzelzceļa pasažieru stacijas, un līdz 2023. gada beigām ir paredzēts modernizēt 48 pasažieru stacijas, nodrošināt videi draudzīgu dzelzceļa infrastruktūru un padarīt to pieejamu visiem lietotājiem, īpaši personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Citi dzelzceļa infrastruktūras modernizācijas projekti palielinās vilciena ātrumu un paaugstinās drošības līmeni. Līdz 2023. gada beigām pasažieru pārvadājumi tiks veikti ar visiem 32 jaunajiem elektrovilcieniem, kas būs īpaši pielāgoti personām ar kustību traucējumiem, kā arī tiks ieviests regulārs vilcienu kustības grafiks, kas palielinās dzelzceļa satiksmi.

Vienlaikus Latvija norāda, ka, ņemot vērā dzelzceļa transporta nozīmi ilgtspējīgai, mobilitātei un videi draudzīgai transporta politikai, finansējuma jautājums bija un joprojām ir aktuāls ne tikai nacionālajā, bet arī ES līmenī, lai dzelzceļa nozare sniegtu būtisku ieguldījumu šajā virzienā.

Latviju sanāksmē pārstāvēs valsts sekretāra vietnieks Dins Merirands.

Iesniedzējs: Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīzē: Valsts sekretāre I. Stepanova

Elīna Šimiņa-Neverovska

Tel.67028254

elina.simina@sam.gov.lv