

Brussels, 8 October 2025

**Interinstitutional File:
2021/0420 (COD)**

**15767/24
ADD 17 REV 1**

**JUR 615
TRANS 485
CODEC 2135**

LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS: CORRIGENDUM/RECTIFICATIF

Subject: Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013
(Official Journal of the European Union L 2024/1679 of 28 June 2024)

LANGUAGE concerned: **LV**

PROCEDURE APPLICABLE (according to Council document R/2521/75):

— Procedure 2(b) (obvious errors in one language version)

The corrigendum will be published in the Official Journal after approval by the European Parliament.

TIME LIMIT for the observations by Member States: 8 days

**OBSERVATIONS to be notified to: dql.rectificatifs@consilium.europa.eu
(DQL RECTIFICATIFS (JUR 7), Directorate Quality of Legislation, Legal Service)**

LABOJUMS

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013

("Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis" L 2024/1679, 2024. gada 28. jūnijs)

1. 5. lappusē, 32) apsvērumā:

tekstu:

“(…) lai nodrošinātu, ka robežu starp divām dalībvalstīm šķērsojošo kravas vilcienu atrašanās laiks nepārsniedz vidēji 25 minūtes un ka lielākā daļa vilcienu, kas šķērso vismaz vienu Eiropas transporta koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos. Atrašanās laika ierobežojums nebūtu jāpiemēro gadījumos, kad tiek mainīts sliežu platums. (...)”

lasīt šādi:

“(…) lai nodrošinātu, ka robežu starp divām dalībvalstīm šķērsojošo kravas vilcienu gaidīšanas laiks pirms šķērsošanas nepārsniedz vidēji 25 minūtes un ka lielākā daļa vilcienu, kas šķērso vismaz vienu Eiropas transporta koridora robežu, ierodas galamērķī vai pie Savienības ārējās robežas paredzētajā laikā vai ar mazāk nekā 30 minūšu kavēšanos. Gaidīšanas laika ierobežojums nebūtu jāpiemēro gadījumos, kad tiek mainīts sliežu platums. (...)”.

2. 24. lappusē, 9. panta 2. punktā:

tekstu:

“2. IV pielikumā ir sniegtas indikatīvas Eiropas transporta tīkla kartes, kas attiecinātas uz konkrētām kaimiņvalstīm, vajadzības gadījumā precizējot pamattīklu un visaptverošo tīklu saskaņā ar šīs regulas kritērijiem.”

lasīt šādi:

“2. IV pielikumā ir sniegtas indikatīvas Eiropas transporta tīkla kartes, kas attiecinātas uz konkrētām kaimiņvalstīm, vajadzības gadījumā precizējot pamattīklu, paplašināto pamattīklu un visaptverošo tīklu saskaņā ar šīs regulas kritērijiem.”

3. 28. lappusē, 15. panta 2. punkta c) apakšpunktā:

tekstu:

“c) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves). Šī prasība ir izpildīta, ja divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš vidēji vienā stundā un virzienā ik dienu var būt iedalīts kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis.”

lasīt šādi:

“c) bez īpašas atļaujas ļauj ekspluatēt kravas vilcienus, kuru garums ir vismaz 740 m (ieskaitot lokomotīvi vai lokomotīves). Šī prasība ir izpildīta, ja divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš vidēji vienā stundā un virzienā ik dienu var būt iedalīts kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to ir lūdzis.”

4. 28. lappusē, 15. panta 7. punktā:

tekstu:

“7. Neskarot 6. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz šajā pantā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, (...)”

lasīt šādi:

“7. Neskarot 6. punktu, pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem piešķir atbrīvojumus attiecībā uz 2. līdz 5. punktā minētajām prasībām, pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem, (...)”.

5. 29. lappusē, 16. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punktā:

tekstu:

“i) divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš divās stundās un virzienā un ne mazāk kā 24 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis;”

lasīt šādi:

“i) divceļu līnijās vismaz viens vilcienu ceļš divās stundās un virzienā un ne mazāk kā 24 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to ir lūdzis;”.

6. 29. lappusē, 16. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punktā:

tekstu:

“ii) vienceļa līnijās vismaz viens vilcienu ceļš trīs stundās un virzienā un ne mazāk kā 12 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa uzņēmums to ir lūdzis; un”

lasīt šādi:

“ii) vienceļa līnijās vismaz viens vilcienu ceļš trīs stundās un virzienā un ne mazāk kā 12 vilcienu ceļi ik dienu var būt iedalīti kravas vilcieniem, kuru garums ir vismaz 740 m, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums to ir lūdzis; un”.

7. 33. lappusē, 19. panta 1. punkta a) apakšpunktā:

tekstu:

“a) katrā iekšējā pārrobežu posmā visu to kravas vilcienu atrašanās laiks, kuri šķērso robežu starp divām dalībvalstīm, vidēji nepārsniedz 25 minūtes, izņemot tos posmus, kuros tiek mainīts sliežu platums vai kuros vilcieniem vēl nav atceltas pārbaudes uz robežas, jo tiek piemērots Regulas (ES) 2016/399 VI pielikuma 1.2. punkts, un tādēļ tajos nevar ievērot šo laika ierobežojumu; vilciena atrašanās laiks pārrobežu posmā ir kopējais papildu tranzīta laiks, ko var attiecināt uz robežas šķērsošanu, neatkarīgi no procedūrām vai no infrastruktūras un ekspluatācijas apsvērumiem vai infrastruktūras tehniskiem un administratīviem apsvērumiem; vilciena atrašanās laikā neietilpst tas laiks, ko nevar attiecināt uz robežas šķērsošanu, piemēram, ekspluatācijas procedūras, ko veic objektos, kuri atrodas robežšķērsošanas tuvumā, bet nav ar to cieši saistīti; un”

lasīt šādi:

“a) katrā iekšējā pārrobežu posmā visu to kravas vilcienu gaidīšanas laiks pirms šķērsošanas, kuri šķērso robežu starp divām dalībvalstīm, vidēji nepārsniedz 25 minūtes, izņemot tos posmus, kuros tiek mainīts sliežu platums vai kuros vilcieniem vēl nav atceltas pārbaudes uz robežas, jo tiek piemērots Regulas (ES) 2016/399 VI pielikuma 1.2. punkts, un tādēļ tajos nevar ievērot šo laika ierobežojumu; vilciena gaidīšanas laiks pirms šķērsošanas pārrobežu posmā ir kopējais papildu tranzīta laiks, ko var attiecināt uz robežas šķērsošanu, neatkarīgi no procedūrām vai no infrastruktūras un ekspluatācijas apsvērumiem vai infrastruktūras tehniskiem un administratīviem apsvērumiem; vilciena gaidīšanas laikā pirms šķērsošanas neietilpst tas laiks, ko nevar attiecināt uz robežas šķērsošanu, piemēram, ekspluatācijas procedūras, ko veic objektos, kuri atrodas robežšķērsošanas tuvumā, bet nav ar to cieši saistīti; un”.

8. 36. lappusē, 23. panta 2. punkta otrajā daļā:

tekstu:

“Dalībvalstis līdz 2024. gada 18. jūlijam novērš laba navigācijas statusa pasliktināšanos, kā arī novērš to tīkla daļu pašreizējā statusa pasliktināšanos, kuras jau pārsniedz minētās minimālās prasības.”

lasīt šādi:

“Dalībvalstis novērš laba navigācijas statusa pasliktināšanos, kā arī novērš to tīkla daļu pašreizējā statusa pasliktināšanos, kuras līdz 2024. gada 18. jūlijam jau pārsniedz minētās minimālās prasības.”

9. 55. lappusē, 45. panta otrajā daļā:

tekstu:

“ Pirmās daļas b) apakšpunkta nolūkos attiecīgā transporta infrastruktūra var:

- i) ietvert piekļuvi tīklam, cauruļvadus un citas iekārtas, kas vajadzīgas energoapgādei;
- ii) ņem vērā infrastruktūras–transportlīdzekļa saskarni, tostarp viedo un divvirzienu uzlādi;
- iii) ietvert transporta IKT sistēmas;
- iv) būt enerģētikas centrs dažādu transporta veidu apkalpošanai, lai vietējā līmenī saražoto tīro enerģiju savienotu ar bezemisiju mobilitātes lietojumprogrammām; un
- v) palīdzēt ieviest citas tehnoloģijas, tādējādi paātrinot ekonomikas dekarbonizāciju.”

lasīt šādi:

“Pirmās daļas c) apakšpunkta nolūkos attiecīgā transporta infrastruktūra var:

- a) ietvert piekļuvi tīklam, cauruļvadus un citas iekārtas, kas vajadzīgas energoapgādei;
- b) ņem vērā infrastruktūras–transportlīdzekļa saskarni, tostarp viedo un divvirzienu uzlādi;
- c) ietvert transporta IKT sistēmas;
- d) būt enerģētikas centrs dažādu transporta veidu apkalpošanai, lai vietējā līmenī saražoto tīro enerģiju savienotu ar bezemisiju mobilitātes lietojumprogrammām; un
- e) palīdzēt ieviest citas tehnoloģijas, tādējādi paātrinot ekonomikas dekarbonizāciju.”

10. 70. lappusē, 67. panta 6) punkta c) apakšpunktā:

tekstu:

“8. Apsaimniekotājvalde izveido papildu padomdevēju grupu, kurā ir pārstāvēti kravu pārvadājumu koridora izmantošanā ieinteresēti dzelzceļa uzņēmumi. Minētā padomdevēju grupa (...)”

lasīt šādi:

“8. Apsaimniekotājvalde izveido papildu padomdevēju grupu, kurā ir pārstāvēti kravu pārvadājumu koridora izmantošanā ieinteresēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Minētā padomdevēju grupa (...)”.

11. 72. lappusē, 67. panta 11) punktā:

tekstu:

““15. pants

Atļautie pretendenti

Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 41. panta 1. punkta pretendentiem, kas nav dzelzceļa uzņēmumi vai starptautiskās dzelzceļa uzņēmumu grupas, piemēram, kravu nosūtītājiem, ekspeditoriem un kombinēto kravu pārvadājumu uzņēmumiem, ir tiesības pieprasīt 14. panta 3. punktā minētos iepriekš sagatavotos starptautiskos kravas vilcienu ceļus un 14. panta 5. punktā minēto rezerves jaudu. Lai šie pretendenti varētu izmantot šādu vilcienu ceļu kravu pārvadājumiem kravu pārvadājumu koridorā, viņi nozīmē dzelzceļa uzņēmumu, kas noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldnieku saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu.”;

lasīt šādi:

““15. pants

Atļautie pretendenti

Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 41. panta 1. punkta pieteikuma iesniedzējiem, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai starptautiskās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupas, piemēram, kravu nosūtītājiem, ekspeditoriem un kombinēto kravu pārvadājumu uzņēmumiem, ir tiesības pieprasīt 14. panta 3. punktā minētos iepriekš sagatavotos starptautiskos kravas vilcienu ceļus un 14. panta 5. punktā minēto rezerves jaudu. Lai šie pretendenti varētu izmantot šādu vilcienu ceļu kravu pārvadājumiem kravu pārvadājumu koridorā, viņi nozīmē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu.”;

12. 73. lappusē, 67. panta 15) punkta b) apakšpunktā:

tekstu:

“6. Iesaistītie infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 40. panta 1. un 2. punktā, nodrošina, lai nekavējoties sniedz visu šā panta 3. punktā minētās sūdzības izskatīšanai vai izmeklēšanai vajadzīgo informāciju, (...)”

lasīt šādi:

“6. Iesaistītie infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kā minēts Direktīvas 2012/34/ES 40. panta 1. punkta otrajā daļā, nodrošina, lai nekavējoties sniedz visu šā panta 3. punktā minētās sūdzības izskatīšanai vai izmeklēšanai vajadzīgo informāciju, (...)”.

13. 127. lappusē, II pielikumā, slejā ar nosaukumu “MEZGLA NOSAUKUMS”:

tekstu:

“Flörsheim am Rhein”

lasīt šādi:

“Flörsheim am Main”.

14. 149. lappusē, II pielikumā, rindā attiecībā uz Cremona, slejā ar nosaukumu “DZELZCEĻA TERMINĀĻI / TERMINĀĻI PIE IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM”:

tekstu:

“Visaptverošais tīkls (PBL), visaptverošais tīkls (Piadena)”

lasīt šādi:

“Visaptverošais tīkls (PLB), visaptverošais tīkls (Piadena)”.

15. 151. lappusē, II pielikumā, rindā attiecībā uz Novara, slejā ar nosaukumu “DZELZCEĻA TERMINĀĻI / TERMINĀĻI PIE IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM”:

tekstu:

“Pamattīkls (Novara-Agonate)”

lasīt šādi:

“Pamattīkls (Novara-Agognate)”.

16. 162. lappusē, II pielikumā, rindā attiecībā uz Braga, dzēš ierakstu slejā ar nosaukumu “DZELZCEĻA TERMINĀĻI / TERMINĀĻI PIE IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM”.

17. 163. lappusē, II pielikumā, rindā attiecībā uz Porto aglomerāciju:

tekstu:

“

Porto aglomerācija	X	Pamattīkls (Sá Carneiro)	Pamattīkls (Leixoes)	Pamattīkls	Pamattīkls (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
--------------------	---	--------------------------	----------------------	------------	--

”

lasīt šādi:

“

Porto aglomerācija	X	Pamattīkls (Sá Carneiro)	<u>Pamattīkls (Leixões)</u>	Pamattīkls	<u>Pamattīkls (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)</u>
--------------------	---	--------------------------	-----------------------------	------------	---

”

18. 163. lappusē, II pielikumā, rindā attiecībā uz Vila Nova de Famalicão, slejā ar nosaukumu “DZELZCEĻA TERMINĀĻI / TERMINĀĻI PIE IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM” pievieno šādu ierakstu:

“Visaptverošais tīkls (Lousado)”.

19. 164. lappusē, II pielikumā, slejā ar nosaukumu “MEZGLA NOSAUKUMS”:

tekstu:

“Cernavoda”

lasīt šādi:

“Cernavodā”.

20. 165. lappusē, II pielikumā, slejā ar nosaukumu “MEZGLA NOSAUKUMS”:

tekstu:

“Oltenița”

lasīt šādi:

“Oltenița”.

21. 165. lappusē, II pielikumā, slejā ar nosaukumu “MEZGLA NOSAUKUMS”:

tekstu:

“Piatra Neamt”

lasīt šādi:

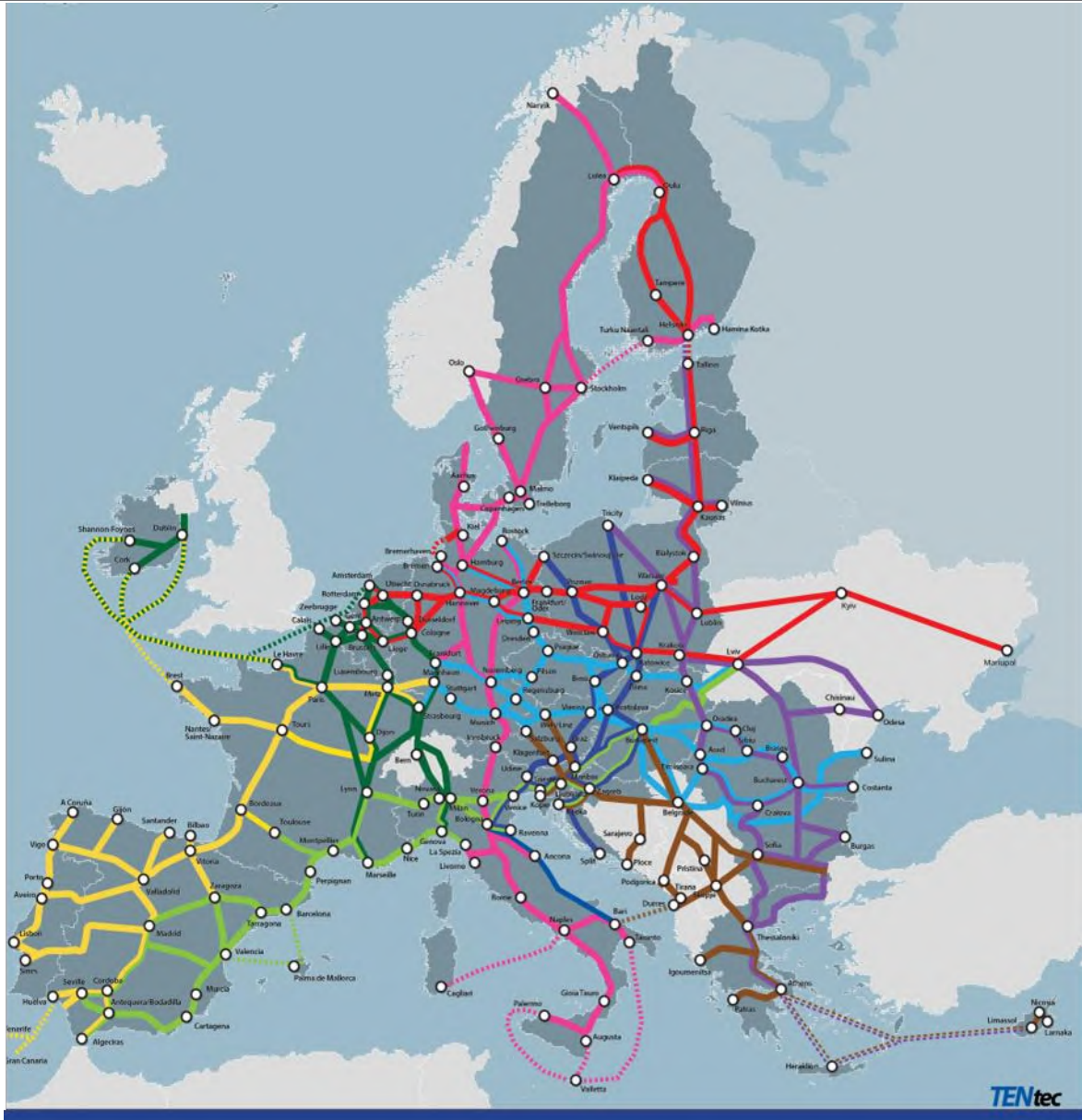
“Piatra Neamț”.

22. 172. lappusē, III pielikumā, tabulas virsrakstā:

tekstu:



Eiropas transporta koridoru karšu meklēšanas



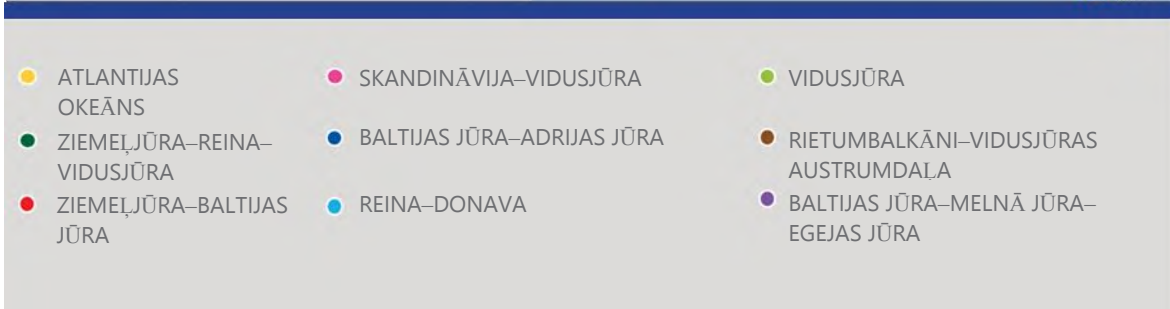
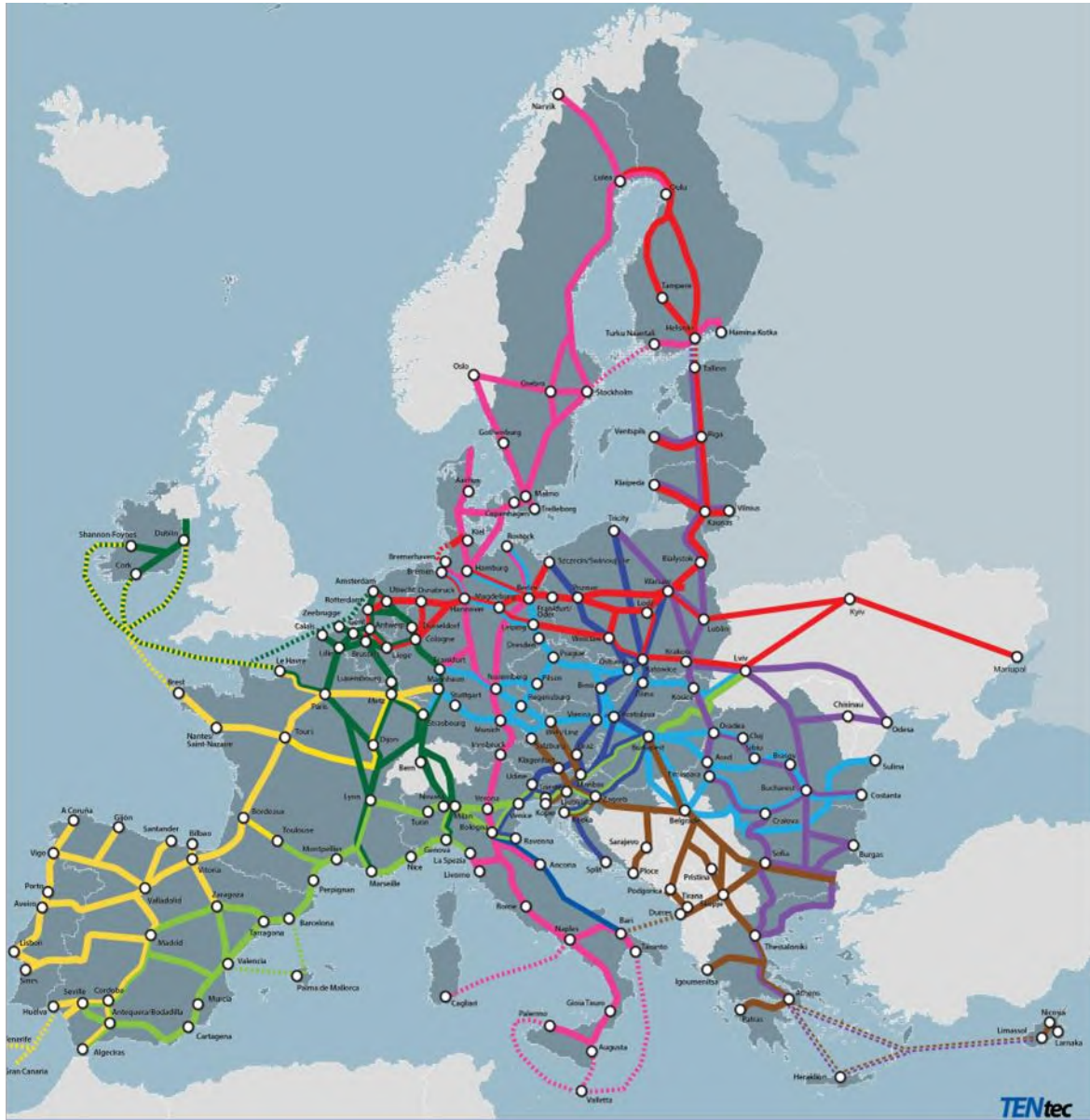
- ATLANTIJAS OKEĀNS
- Ziemeļjūra–Reina–Vidusjūra
- Ziemeļjūra–Baltijas jūra
- SKANDINĀVIJA–VIDUSJŪRA
- Baltijas jūra–Adrijas jūra
- Reina–Donava
- VIDUSJŪRA
- Rietumbalkāni–Vidusjūras austrumdaļa
- Baltijas jūra–Melnā jūra–Egejas jūra

Kartes daļas, kas attiecas uz koridoru izvietojumu trešās valstīs, ir indikatīvas.

lasīt šādi:



Eiropas transporta koridoru karšu meklēšanas tabula



Kartes daļas, kas attiecas uz koridoru izvietojumu trešās valstīs, ir indikatīvas.