



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2026. gada 8. aprīlī  
(OR. en)

16833/25  
ADD 1

---

---

**Starpiestāžu lieta:**  
**2023/0271 (COD)**

---

---

**TRANS 650**  
**CODEC 2139**

### **PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTA PROJEKTS**

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULU par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010  
– Padomes paskaidrojuma raksta projekts

---

## I. IEVADS

1. Komisija 2023. gada 11. jūlijā iesniedza Padomei un Eiropas Parlamentam priekšlikumu Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010<sup>1</sup>. Priekšlikuma pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants, un par to notiek sarunas saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru.
2. Padome vispārējo pieeju pieņēma TTE padomes (Transports) sanāksmē 2024. gada 18. jūnijā.
3. Eiropas Parlaments 2024. gada 12. marta plenārsēdē pieņēma sarunu pilnvarojumu.
4. 2024. gada 19. novembrī notika pirmais dialogi, kurā tika piešķirtas vispārējas pilnvaras tehniskā līmenī. 2025. gada 3. martā un 2025. gada 10. jūnijā notika vēl divi dialogi. Ceturtajā (pēdējā) dialogā 2025. gada 18. novembrī Padome un Parlaments panāca provizorisku vienošanos.
5. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2025. gada 19. decembrī analizēja galīgo kompromisa tekstu ar mērķi panākt vienošanos un to apstiprināja.
6. TRAN komitejas priekšsēdētāja 2026. gada 27. janvārī nosūtīja vēstuli Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam, apstiprinot, ka, ja Padome apstiprinās tekstu, par kuru panākta vienošanās pirmajā lasījumā, pēc tam, kad to būs pārskatījuši juristi lingvisti, tad Parlaments apstiprinās Padomes nostāju otrajā lasījumā.

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1–4.

## II. MĒRKIS

7. Regulas mērķis ir piemērot vienotu tiesisko regulējumu dzelzceļa tīkla jaudas izmantošanai. Direktīvā 2012/34/ES izklāstītos noteikumus par jaudas sadali aizstāj ar šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem. Priekšlikuma pamatā ir nozares virzīts kustības grafika pārskatīšanas projekts (*TTR*), kura mērķis ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītājiem lielāku elastību gan ilgtermiņa stratēģiskajā plānošanā, gan jaudas sadalē īstermiņā, izmantojot jaunu plānošanas un sadales procesu. Sākot plānot jau ilgāku laiku iepriekš, būs iespējams optimālāk izmantot infrastruktūru. Tas arī veicinās līdzsvarotāku sadalījumu starp dažādiem dzelzceļa jaudas izmantotāju veidiem, neatkarīgi no tā, vai tie būtu pasažieru vai kravu pārvadājumi, un jo īpaši nāks par labu kravu pārvadājumiem, kuriem vajadzētu kļūt uzticamākiem.
8. Organizatoriskajā ziņā Komisijas priekšlikums veicināja centralizāciju ES līmenī, pastiprinot Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu (*ENIM*) un izveidojot jaunu struktūru – tīkla koordinatoru. Sākotnēji ierosinātā darbības izvērtēšanas iestāde tika pārveidota par Konsultatīvo darbības izvērtēšanas grupu. Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma ieinteresētajām personām būs iespēja izveidot Eiropas Dzelzceļa platformu (*ERP*).

## III. PADOMES PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

9. Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, Parlaments un Padome risināja sarunas, lai uz Padomes pirmā lasījuma nostājas pamata panāktu agrīnu otrā lasījuma vienošanos. Padomes pirmā lasījuma nostājā ir ietverti turpmāk minētie galvenie elementi, par kuriem abi likumdevēji ir vienojušies.

## Galveno jautājumu kopsavilkums

10. Regula ievieš jaunus noteikumus attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, ļaujot ilgtermiņā plānot dzelzceļa pakalpojumus, un tādējādi tiecas labāk izmantot infrastruktūru un nodrošina vairāk dzelzceļa pakalpojumu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā. Jaunās sistēmas pamatā ir visaptveroša apspriešanās sistēma, lai infrastruktūras pārvaldītāji varētu labāk izprast dažādo pieteikumu iesniedzēju vajadzības. Pēc apspriešanās posma notiks jaudas sadale. Pēc jaudas sadales būs iespējams veikt izmaiņas plānošanā saskaņā ar sīki izstrādātiem noteikumiem. Jaunā sistēma ir arī izstrādāta tā, lai nodrošinātu labāku pārrobežu koordināciju un ļautu izveidot labākus vairāktīklu pakalpojumus. Pastāv arī sodu sistēma, kas izstrādāta tā, lai tā būtu atturoša un nepieļautu pārāk daudz izmaiņu.
11. Dalībvalstis var sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes, pamatojoties uz indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, vienlaikus ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus, kas saistīti ar darbību. Šīs stratēģiskās norādes sniedz iespēju ņemt vērā konkrētas valsts īpatnības un prasības vispārējā kontekstā, kas saistīts ar eiropeskāku pieeju dzelzceļa jaudas plānošanai un sadalei. Ir svarīgi, lai dalībvalstis varētu lemt par kustības grafiku projektu izstrādes specifiku, noteikt minimālos apjomus konkrētiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem un lai tām būtu iespēja jaudas nodalīšanas vai pretrunu risināšanas parametrus atspoguļot valsts prioritātes.
12. Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības pamatā būs ilgtermiņa plānošana. Visi grafiki, kas stāsies spēkā no 2030. gada decembra un būs spēkā nākamajā gadā, tiks sagatavoti un ieviesti trīs secīgos posmos: plānošana, sadale un pielāgošana. Katrā posmā ir paredzēta apspriešanās, lai uzklautu pieteikumu iesniedzēju vajadzības. Lai plānošanas, sadales un pielāgošanas procesā atbalstītu infrastruktūras pārvaldītājus un iesaistītās ieinteresētās personas, *ENIM* sagatavos jaudas pārvaldības satvaru. Šis satvars nodrošinās rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.

1. Plānošana: infrastruktūras pārvaldītāji sāks jaudas stratēģisko plānošanu un nodrošinās šo plānu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem. Tādējādi pieteikumu iesniedzējiem būs vieglāk organizēt pārrobežu pakalpojumus. Pamatojoties uz stratēģisko plānu, infrastruktūras pārvaldītājs veiks detalizētāku plānošanu, vispirms izstrādājot jaudas stratēģiju, pēc tam jaudas modeli un beigās – jaudas nodrošinājuma plānu. Ir izstrādātas īpašas procedūras, lai pārvaldītu intensīvi izmantotu vai pārslogotu infrastruktūru.
  2. Sadale: pēc plānošanas infrastruktūras izmantošanas tiesības būs jāiedala pieteikumu iesniedzējiem; tas ietver gan viena tīkla, gan vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības. Attiecībā uz pēdējo regula paredz arī īpašus noteikumus. Iedalīšanu veiks, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus. Infrastruktūras pārvaldītājiem būs pieejami dažādi veidi, kā sadalīt jaudas izmantošanas tiesības, un tiem būs jāņem vērā ar apkalpes vietu jaudu saistīti jautājumi. Infrastruktūras pārvaldītājiem plānošanā ir arī jāiekļauj infrastruktūras darbi. Ja sadales procesa beigās joprojām pastāv pretrunas starp pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem un pieejamo jaudu, piemēro pretrunu risināšanas procesu. Ja nav iespējams panākt risinājumu vienošanās ceļā, pretrunu risināšanā var piemērot taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju, kuras pamatā ir darbības, sociālekonomisko un vides kritēriju kopums.
  3. Pielāgošana: pirms grafika stāšanās spēkā gan infrastruktūras pārvaldītāji, gan pieteikumu iesniedzēji var pieprasīt veikt izmaiņas. Tomēr pieprasījums veikt izmaiņas būtu jāierobežo, cik vien iespējams. Lai izvairītos no pārāk daudzām izmaiņām, ir izveidota sodu sistēma nolūkā atturēt infrastruktūras pārvaldītāju vai pieteikuma iesniedzēju no izmaiņu pieprasīšanas.
13. Plānošanas un sadales rezultātā tiek izveidots grafiks, kas stājas spēkā katra gada decembra sākumā. Tādējādi tiek nodrošināta uz grafiku balstīta satiksmes pārvaldība. Saskaņā ar jauno sistēmu joprojām var rasties neparedzēti notikumi, kam būs vajadzīga traucējumu pārvaldība un krīzes vadība. Ir svarīgi, lai visi, kas iesaistīti satiksmes pārvaldībā, traucējumu pārvaldībā un krīzes vadībā, cits citu informētu. *ENIM* sagatavos satvaru infrastruktūras pārvaldītāju un iesaistīto ieinteresēto personu atbalstam, lai koordinētu satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību, izmantojot kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību.

14. *ENIM* uzrauga un salīdzinoši novērtē dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātus. *ENIM* sagatavos satvaru infrastruktūras pārvaldītāju atbalstam, kas ietvers kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību minētajai darbības izvērtēšanai. *ENIM* publicēs Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojumu un katru gadu to atjauninās. Komisija var izveidot konsultatīvu darbības izvērtēšanas grupu, kas būs neatkarīga un objektīva ekspertu grupa. Grupa sniedz ieteikumus saistībā ar darbību un pārskata darbības izvērtēšanas ziņojuma projektu, kā arī iekļauj atsevišķu sadaļu darbības izvērtēšanas ziņojumā.
15. Pārvaldība
1. Regula uzliek *ENIM* jaunus pienākumus: izveidot trīs satvarus un labāk koordinēt infrastruktūras pārvaldītāju darbu attiecībā uz vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Saņēmis Eiropas Komisijas piekrišanu, *ENIM* arī iecels tīkla koordinatoru.
  2. Lai atbalstītu *ENIM* darbu, iecel tīkla koordinatoru. Tīkla koordinatori pilda *ENIM* sekretariāta funkcijas, piedalās satvaru izstrādē, veicina koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem, identificē šķēršļus vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, darbojas kā kontaktpunkts un atbalsta darbu digitalizācijas jomā.
  3. Saskaņā ar šo regulu Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklam (*ENRRB*) tiks piešķirtas īpašas funkcijas uzraudzīt regulatīvos jautājumus un nodrošināt koordināciju starp valsts regulatoriem gadījumā, ja rastos problēmas ar vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem.
  4. Iesaistītās ieinteresētās personas var nolemt izveidot *ERP*, lai nodrošinātu efektīvu apspriešanos ar dzelzceļa nozari caur *ENIM*.
16. Gadījumā, ja *ENIM* neizstrādās vienu vai vairākus satvarus vai to elementus vai ja viens vai vairāki satvari vai to elementi nebūs piemēroti, lai sasniegtu paredzētos mērķus, vai ja viens vai vairāki satvari nebūs pietiekami, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus regulas īstenošanai, Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktu, lai pieņemtu attiecīgo satvaru vai tā elementus.

17. Pirmais grafiks, kas izstrādāts saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem jaunajiem noteikumiem, tiks publicēts 2030. gadā, un tas stāsies spēkā 2030. gada 14. decembrī.

#### **IV. SECINĀJUMS**

18. Padomes nostāja atbalsta Komisijas priekšlikuma mērķi un pilnībā atspoguļo kompromisu, kas ar Komisijas atbalstu ir panākts Padomes un Eiropas Parlamenta neoficiālajās sarunās.
  19. Pēc tam, kad būs pieņemta Regula par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010, tā būs nozīmīgs ieguldījums transporta nozarē.
-