



Saturs

I *Leģislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum <sup>(1)</sup> ..... 1

II *Neleģislatīvi akti*

LĒMUMI

- ★ Padomes Lēmums (ES) 2020/1430 (2020. gada 6. oktobris) par nostāju, kura Eiropas Savienības vārdā jāieņem EEZ Apvienotajā komitejā attiecībā uz grozījumu EEZ līguma 31. protokolā par sadarbību īpašās jomās, kas nav četras pamatbrīvības <sup>(1)</sup> ..... 6

<sup>(1)</sup> Dokuments attiecas uz EEZ.



## I

(Leģislatīvi akti)

## REGULAS

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2020/1429

(2020. gada 7. oktobris),

ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(2)</sup>,

tā kā:

- (1) Covid-19 uzliesmojums ir izraisījis strauju pieprasījuma kritumu attiecībā uz dzelzceļa transporta pakalpojumiem. Tas ir radījis smagu ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Ietekme bija jūtama jau 2020. gada 1. martā un, iespējams, ilgs vismaz līdz 2020. gada 31. decembrim. Ar Covid-19 uzliesmojumu saistītos apstākļus nevar ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri saskaras ar ievērojamām likviditātes problēmām un lieliem zaudējumiem, un dažos gadījumos ar maksātnespējas draudiem.
- (2) Lai novērstu Covid-19 uzliesmojuma negatīvo ekonomisko ietekmi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem varētu būt vajadzīgs finansiāls atbalsts. Covid-19 uzliesmojuma laikā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem varētu nebūt iespējams maksāt maksu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, un minētā iemesla dēļ vajadzētu atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem samazināt, atcelt vai atlikt šādu maksu. Šī iespēja būtu jāpiešķir uz laikposmu, kurā jau bija jūtama un, paredzams, turpināsies Covid-19 uzliesmojuma ietekme uz dzelzceļa tirgu, proti, no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim ("pārskata periods").
- (3) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES <sup>(3)</sup> 31. panta 3. punktu maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, kas maksājama infrastruktūras pārvaldītājam, nedrīkst būt mazāka par tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Daļēja vai pilnīga maksas atcelšana vai atlikšana, ko pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri darbojas kravu un/vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu nozarē, pārskata periodā mazinātu Covid-19 uzliesmojuma ietekmi. Tāpēc dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem veikt pasākumus minētajā sakarā.

<sup>(1)</sup> 2020. gada 16. jūlija atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta 2020. gada 17. septembra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2020. gada 2. oktobra lēmums.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

- (4) Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punkts dalībvalstīm ļauj piemērot uzcenojumus, ja situācija tirgū to pieļauj. Covid-19 uzliesmojuma ietekmes rezultātā tirgus segmentu spēja maksāt uzcenojumus varētu būt samazinājusies. Tāpēc dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem atkārtoti novērtēt tirgus segmentu spēju maksāt uzcenojumus, šo novērtējumu veicot par pārskata periodu maksājamo summu iespējamās samazināšanas nolūkā.
- (5) Direktīvas 2012/34/ES 36. pantā ir paredzēts režīms, kurš attiecas uz maksu par rezervēšanu un kura mērķis ir stimulēt efektīvu jaudas izmantošanu. Saskaņā ar minēto pantu šī maksa jāpiemēro obligāti, ja pieteikuma iesniedzējs, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, sistemātiski neizmanto iedalītos ceļus vai to daļu. Infrastruktūras pārvaldītājiem savos tīkla pārskatos jāpublicē kritēriji, saskaņā ar kuriem konstatē, ka sliežu ceļi vai to daļa netiek izmantota. Covid-19 uzliesmojums ir izraisījis nopietnus dzelzceļa satiksmes traucējumus, kuru rezultātā vilcienu ceļu anulēšana notikusi plašā mērogā. Šo situāciju izraisījušie notikumi bija un joprojām ir ārpus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kontroles. Turklāt tie ir radījuši jaudas pagaidu zemāku izmantošanu. Tāpēc var pieņemt, ka stimulējošā ietekme, ko paredzēts radīt ar Direktīvas 2012/34/ES 36. pantā noteikto maksu par rezervēšanu, pārskata periodā nav svarīga. Tāpēc dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem nepiemērot maksu par rezervēšanu attiecībā uz iedalīto jaudu, kas pārskata periodā nav izmantota, pat ja šāda neizmantošana saskaņā ar pašlaik piemērojamajiem kritērijiem tiktu uzskatīta par iedalīto ceļu vai to daļu sistemātisku neizmantošanu.
- (6) Attiecībā uz maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, uzcenojumu piemērošanu un maksu par rezervēšanu, jebkurš maksas samazinājums, ko dalībvalstis atļāvušas saskaņā ar šo regulu, radītu infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu zaudējumus. Minētie ienākumu zaudējumi principā tiktu kompensēti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punktu. Ņemot vērā šo zaudējumu ārkārtas raksturu, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsaņem kompensācija īsākā laikposmā nekā tajā, kas ir paredzēts minētajā pantā, proti, līdz 31. decembrim nākamajā gadā pēc gada, kurā radušies zaudējumi.
- (7) Būtu jāveic dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumu pagaidu pielāgojumi un tīkla pārskati būtu pastāvīgi jāatjaunina un vajadzības gadījumā jāgroza.
- (8) Covid-19 uzliesmojuma neparedzamā un pēkšņā rakstura dēļ nebija iespējams atbilstīgus pasākumus pieņemt savlaicīgi. Minētā iemesla dēļ šai regulai būtu jāattiecas arī uz laikposmu pirms tās stāšanās spēkā. Ņemot vērā šajā Regulā paredzēto pasākumu būtību, šāda pieeja nerada attiecīgo personu tiesiskās palāpības pārkāpumu.
- (9) Ar Covid-19 uzliesmojumu saistīto notikumu attīstību un turpmāko ietekmi uz dzelzceļa pārvadātājiem ir grūti prognozēt. Komisijai būtu pastāvīgi jāanalizē Covid-19 uzliesmojuma ietekme uz minēto nozari, un Savienībai vajadzētu būt spējīgai bez nepamatotas kavēšanās pagarināt laikposmu, kurā piemēro šajā regulā noteiktos pasākumus, ja nelabvēlīgie apstākļi aizvien pastāv.
- (10) Lai vajadzības un pamatotas nepieciešamības gadījumā pagarinātu šajā regulā noteikto pasākumu spēkā esamības termiņu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz pārskata perioda pagarināšanu šajā regulā paredzēto pasākumu piemērošanai. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>(4)</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (11) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, paredzēt pagaidu noteikumus, saskaņā ar kuriem piemēro maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojuma izraisīto steidzamo situāciju, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ierosinātās darbības mēroga vai iedarbības dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

<sup>(4)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (12) Lai būtu iespējams nekavējoties piemērot šajā regulā paredzētos pasākumus, steidzamības kārtā šai regulai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### **Priekšmets un darbības joma**

Ar šo regulu paredz pagaidu noteikumus, saskaņā ar kuriem piemēro maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā noteikts Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļā. Tā attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim ("pārskata periods").

### 2. pants

#### **Maksas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un maksas par rezervēšanu samazināšana, atcelšana vai atlikšana**

1. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un 31. panta 3. punkta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši samazināt, atcelt vai atlikt maksas iekasēšanu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas, ja tas ir atbilstīgi saskaņā ar to tīkla pārskatos noteiktajiem tirgus segmentiem un ja šāda maksa ir vai būs jāmaksā pārskata periodā.

2. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem atkārtoti novērtēt tirgus segmentu spēju maksāt uzcenojumus Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punkta nozīmē, šo novērtējumu veicot par pārskata periodu maksājamo summu iespējamās samazināšanas nolūkā.

3. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un 36. panta trešā teikuma un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem nepiemērot jebkuram pieteikuma iesniedzējam, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, maksu par rezervēšanu attiecībā uz iedalīto jaudu, kas pārskata periodā nav izmantota. To darot, dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji rīkojas pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši.

4. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punkta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis līdz 31. decembrim nākamajā gadā pēc gada, kurā radušies zaudējumi, infrastruktūras pārvaldītājiem kompensē konkrētos finansālos zaudējumus, kas radušies šā panta 1., 2. un 3. punkta piemērošanas rezultātā. Minētā kompensācija neskar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punktā paredzēto dalībvalstu pienākumu samērīgā laikposmā, kas nepārsniedz piecus gadus, nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskata līdzsvarotību.

5. Dalībvalstis informē Komisiju par pasākumiem, ko tās veikušas saskaņā ar šo pantu, ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc dienas, kad stājies spēkā šī regula, kā arī informē Komisiju par turpmākiem pasākumiem vai to izmaiņām. Komisija šo informāciju dara publiski pieejamu.

### 3. pants

#### **Dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumu pielāgošana**

Infrastruktūras pārvaldītāji pēc vajadzības un bez kavēšanās groza Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto tīkla pārskatu nolūkā atspoguļot nosacījumus, ko tie piemēro, ņemot vērā pasākumus, kurus attiecīgā dalībvalsts veikusi saskaņā ar šīs regulas 2. pantu.

#### 4. pants

##### Regulatīvā iestāde

Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu piemēro maksas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un maksas par rezervēšanu samazināšanai, atceļšanai vai atlikšanai, kas minēta šīs regulas 2. pantā, un dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumu pielāgošanai, kas minēta šīs regulas 3. pantā, attiecībā uz šīs regulas 2. un 3. pantā noteiktajiem kritērijiem, ko piemēro infrastruktūras pārvaldītājiem.

#### 5. pants

##### Pārskata perioda pagarināšana

1. Līdz 2020. gada 1. novembrim infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz Komisijai saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktu kategorijās pa tirgus segmentiem sadalītus datus par attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīkla izmantojumu laikposmos no 2019. gada 1. marta līdz 2019. gada 30. septembrim un no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 30. septembrim.

Ja pārskata periods tiek pagarināts, infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz Komisijai jaunu datu kopumu pēc pagarinātā pārskata perioda termiņa pirmās puses beigām, lai ļautu Komisijai izvērtēt situācijas attīstību pārskata perioda pagarinājuma laikā.

2. Ja Komisija, pamatojoties uz 1. punktā minētajiem datiem, konstatē, ka dzelzceļa satiksmes apjoma samazināšanās salīdzinājumā ar satiksmes apjomu attiecīgajā laikposmā iepriekšējos gados turpinās un, visticamāk, turpināsies, un, pamatojoties uz vislabākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem, arī konstatē, ka šī situācija ir Covid-19 uzliesmojuma ietekmes rezultāts, Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 6. pantu, lai attiecīgi grozītu 1. pantā noteikto pārskata periodu. Jebkurš šāds grozījums var pagarināt pārskata periodu tikai uz termiņu līdz sešiem mēnešiem, un pārskata periodu nevar pagarināt ilgāk par 2022. gada 14. aprīli.

3. Ja, Covid-19 uzliesmojuma ietekmei uz dzelzceļa pārvadājumu nozari Savienībā ietilgstot, tas nepieciešams nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ, 7. pantā paredzēto procedūru piemēro deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar šo pantu.

#### 6. pants

##### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz viena gada laikposmu no 2020. gada 13. oktobra.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 5. panta 2. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas minēto laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*7. pants***Steidzamības procedūra**

1. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar šo pantu, stājas spēkā nekavējoties, un to piemēro, kamēr nav izteikti nekādi iebildumi atbilstīgi 2. punktam. Paziņojot deleģēto aktu Eiropas Parlamentam un Padomei, izklāsta iemeslus, kādēļ izmanto steidzamības procedūru.
2. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu saskaņā ar 6. panta 6. punktā minēto procedūru. Šādā gadījumā Komisija atceļ aktu nekavējoties pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes paziņojuma par lēmumu izteikt iebildumus.

*8. pants***Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2020. gada 7. oktobrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
D. M. SASSOLI

*Padomes vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
M. ROTH

---

## II

(Nelegislatīvi akti)

## LĒMUMI

## PADOMES LĒMUMS (ES) 2020/1430

(2020. gada 6. oktobris)

**par nostāju, kura Eiropas Savienības vārdā jāieņem EEZ Apvienotajā komitejā attiecībā uz grozījumu EEZ līguma 31. protokolā par sadarbību īpašās jomās, kas nav četras pamatbrīvības**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 46. un 48. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 2894/94 (1994. gada 28. novembris) par Eiropas Ekonomikas zonas līguma īstenošanas kārtību <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 1. panta 3. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Līgums par Eiropas Ekonomikas zonu <sup>(2)</sup> ("EEZ līgums") stājās spēkā 1994. gada 1. janvārī.
- (2) Ievērojot EEZ līguma 98. pantu, EEZ Apvienotā komiteja var nolemt grozīt EEZ līguma 31. protokolu ("31. protokols").
- (3) 31. protokolā ir ietverti noteikumi par sadarbību īpašās jomās, kas nav četras pamatbrīvības.
- (4) Ir lietderīgi turpināt EEZ līguma Līgumslēdzēju Pušu sadarbību Savienības darbībās, kuras finansē no Eiropas Savienības vispārējā budžeta, attiecībā uz brīvu darbspēka kustību, sociālā nodrošinājuma sistēmu koordinēšanu un pasākumiem migrantiem, tostarp migrantiem no trešām valstīm.
- (5) Tādēļ, lai minētā paplašinātā sadarbība varētu turpināties pēc 2019. gada 31. decembra, būtu jāgroza 31. protokols.
- (6) Tādēļ Savienības nostājas EEZ Apvienotajā komitejā pamatā vajadzētu būt EEZ Apvienotās komitejas lēmuma projektam,

<sup>(1)</sup> OV L 305, 30.11.1994., 6. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 1, 3.1.1994., 3. lpp.



IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

Nostājas, kura Savienības vārdā ir jāieņem EEZ Apvienotajā komitejā attiecībā uz ierosināto grozījumu EEZ līguma 31. protokolā par sadarbību īpašās jomās, kas nav četras pamatbrīvības, pamatā ir EEZ Apvienotās komitejas lēmuma projekts <sup>(?)</sup>.

*2. pants*

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē, 2020. gada 6. oktobrī

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs  
M. ROTH*

---

<sup>(?)</sup> Skatīt dokumentu ST 10124/20 <http://register.consilium.europa.eu>



ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)  
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības  
Publikāciju birojs  
L-2985 Luksemburga  
LUKSEMBURGA

LV