

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2008/110/EK

(2008. gada 16. decembris),

ar ko groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos (Dzelzceļu drošības direktīva)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Lai turpinātu darbu dzelzceļa transporta pakalpojumu kopējā tirgus izveidošanā, Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu 2004/49/EK ⁽³⁾, ar ko noteica vienotus dzelzceļa drošību reglamentējošus noteikumus.
- (2) Sākotnēji dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļauju piešķiršanas procedūras bija noteiktas Padomes Direktīvā 96/48/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁴⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁵⁾, attiecinot to uz jaunām

vai modernizētām Kopienas dzelzceļu sistēmas daļām, kā arī Direktīvā 2004/49/EK attiecībā uz ritekļiem, kurus jau izmanto. Lai nodrošinātu labāku regulējumu un lai vienkāršotu un modernizētu Kopienas tiesību aktus, visi noteikumi, kuri saistīti ar dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļauju piešķiršanu, būtu jāiekļauj vienā tiesību aktā. Tādēļ būtu jāsvīturo pašreizējais Direktīvas 2004/49/EK 14. pants un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta versija) ⁽⁶⁾, (turpmāk "Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīva"), ar ko ir aizvietotas Direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK, būtu jāiekļauj jauns noteikums, kas attiecas uz jau eksploatācijā esošo dzelzceļa ritekļu eksploatācijas atļaujām.

- (3) Pēc tam, kad 2006. gada 1. jūlijā stājās spēkā jaunā 1999. gada Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), tika radīti jauni noteikumi attiecībā uz ritekļu izmantošanas līgumiem. Saskaņā ar CUV (Vienoti noteikumi par ritekļu izmantošanas līgumiem starptautiskajā dzelzceļu satiksmē), ar ko tā papildināta, vagonu turētājiem vagoni vairs nav jāreģistrē kādā konkrētā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā. Iepriekšējo *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) nolīgumu starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vairs nepiemēro un to daļēji aizstāj ar jaunu privātu un brīvprātīgu nolīgumu par vagonu izmantošanu (Vagonu izmantošanas vispārējais līgums, GCU) starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un vagonu turētājiem – tajā noteikts, ka vagonu turētāji atbild par savu vagonu tehnisko apkopi. Lai atspoguļotu šīs izmaiņas un palīdzētu īstenot Direktīvu 2004/49/EK, ciktāl tas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju, būtu jādefinē jēdzieni "turētājs" un "par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra", kā arī konkrētāk jānosaka attiecības starp šīm struktūrām un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (4) Definīcijai "turētājs" vajadzētu būt pēc iespējas līdzīgākai definīcijai, kāda noteikta 1999. gada COTIF konvencijā. Daudzas struktūras var noteikt par ritekļa turētājiem, piemēram, tas var būt īpašnieks, uzņēmums, kas gūst peļņu no vagonu parka izmantošanas, uzņēmums, kas iznomā vagonus Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs, kas izmanto ritekļus, lai uzturētu infrastruktūru. Šīs struktūras pārvalda ritekļi, lai Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji to varētu izmantot kā transportlīdzekli. Lai nerastos šaubas, turētāju būtu skaidri jānorāda Valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas paredzēts Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 33. pantā.

⁽¹⁾ OV C 256, 27.10.2007., 39. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 29. novembra Atzinums (OV C 297 E, 20.11.2008., 133. lpp.), Padomes 2008. gada 3. marta Kopējā nostāja (OV C 122 E, 20.5.2008., 10. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 9. jūlija Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Padomes 2008. gada 1. decembra Lēmums.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.) Labota versija OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp.⁽⁴⁾ OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.⁽⁵⁾ OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.⁽⁶⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

- (5) Lai nodrošinātu atbilstību spēkā esošajiem dzelzceļa nozares tiesību aktiem un neuzliktu vajadzīgu normatīvo slogu, būtu jāatļauj dalībvalstīm šo direktīvu neattiecināt uz vēsturiskajiem, muzeju un tūristu dzelzceļiem.
- (6) Pirms ritekli nodod ekspluatācijā vai lieto tīklā, par tā tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai vajadzētu būt reģistrētai VRR. Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra varētu būt dzelzceļa pakalpojumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai apsaimniekotājs.
- (7) Dalībvalstīm būtu jāļauj izpildīt saistības noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un to apstiprināt, izmantojot alternatīvus pasākumus, attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti trešā valstī un kuru tehnisko apkopi veic saskaņā ar šīs valsts tiesību aktiem, attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko izmanto tīklos vai līnijās, kuru sliežu platums atšķiras no tā, kāds ir Kopienas galvenajos dzelzceļa tīklos, un attiecībā uz kuriem prasība noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru ir izpildīta alternatīvā veidā, noslēdzot starptautiskus nolīgumus ar trešām valstīm, kā arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko izmanto vēsturiskos, muzeju un tūristu dzelzceļos vai militārā aprīkojuma vai speciāliem transportlīdzekļiem, kam pirms nodošanas ekspluatācijā ir nepieciešama valsts drošības iestādes *ad hoc* atļauja. Šādos gadījumos attiecīgajai dalībvalstij būtu jāļauj pieņemt transportlīdzekļu ekspluatācijai tīklā, kurš ir tās kompetencē, nenošakot par šo transportlīdzekļu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru vai neapstiprinot šādu struktūru. Tomēr šādas atkāpes piemēro tikai ar oficiāliem attiecīgās dalībvalsts lēmumiem, un tās analizē Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "Aģentūra") saistībā ar savu ziņojumu par drošības rādītājiem.
- (8) Ja dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs izmanto transportlīdzekli, attiecībā uz kuru nav reģistrēta par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra vai par kura tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nav sertificēta, tam būtu jāpārbauda visi ar šāda transportlīdzekļa izmantošanu saistītie riski. Dzelzceļa uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja spēju pārbaudīt šādus riskus būtu jāaplicina to drošības pārvaldības sistēmas sertifikācijai un attiecīgā gadījumā - to drošības sertifikācijai vai apstiprinājumam.
- (9) Attiecībā uz preču vagoniem par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai vajadzētu būt sertificētai saskaņā ar sistēmu, ko ir izstrādājusi Aģentūra un pieņēmusi Komisija. Ja struktūra, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi, ir dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, šai sertifikācijai vajadzētu būt iekļautai drošības sertifikācijas vai apstiprināšanas procedūrā. Šādi struktūrai izsniegtais sertifikāts garantētu, ka šīs direktīvas tehniskās apkopes prasības ir izpildītas attiecībā uz katru preču vagonu, par kura tehnisko apkopi tā ir atbildīga. Šim sertifikātam vajadzētu būt derīgam visā Kopienā, un tas būtu jāizsniedz iestādei, kas ir spējīga veikt šo struktūru izveidoto tehniskās apkopes sistēmu revīziju. Tā kā preču vagonus bieži izmanto starptautiskajā satiksmē un tā kā par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra var vēlēties izmantot tehniskās apkopes darbnīcas vairākās dalībvalstīs, sertificēšanas iestādei būtu jāspēj veikt pārbaudes visā Kopienā.
- (10) Tehniskās apkopes prasības izstrādā saistībā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvu, jo īpaši saistībā ar daļu par "ritošā sastāva" savstarpējas izmantojamības tehniskajām specififikācijām (SITS). Šai direktīvai stājoties spēkā, jānodrošina saskaņa starp šīm SITS, un Komisijai būtu jāpieņem sertifikācijas prasības attiecībā uz struktūru, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi. Komisija to veiks, vajadzības gadījumā grozot attiecīgās SITS, izmantojot procedūru, kas paredzēta Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvā.
- (11) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, attīstīt tālāk un uzlabot drošību uz Kopienas dzelzceļiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (12) Pasākumi, kas nepieciešami Direktīvas 2004/49/EK īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (13) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pārskatīt un pielāgot Direktīvas 2004/49/EK pielikumus, pieņemot un pārskatīt vispārējās drošības metodes un kopējos drošības mērķus, kā arī noteikt sertifikācijas sistēmu tehniskās apkopes jomā. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus Direktīvas 2004/49/EK elementus, *inter alia*, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (14) Dalībvalstij, kurai nav dzelzceļu sistēmas un kura neparedz, ka tuvākajā nākotnē tai tāda būs, būtu uzlikts nesamērīgs un nelietderīgs pienākums transponēt un īstenot šo direktīvu. Tādēļ šāda dalībvalsts visā laikposmā, kamēr tai nav dzelzceļu sistēmas, būtu jāatbrīvo no pienākuma transponēt un ieviest šo direktīvu.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(15) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽¹⁾ dalībvalstīm ieteikts izstrādāt savas tabulas gan pašu lietošanai, gan arī Kopienas vajadzībām, pēc iespējas labāk parādot atbildmi starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.

(16) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīva Nr. 2004/49/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi

Direktīvu 2004/49/EK ar šo groza šādi:

1) Direktīvas 2. panta 2. punktam pievieno šādus apakšpunktus:

“d) vēsturiskie transportlīdzekļi, kas pārvietojas valsts tīklos, ar noteikumu, ka tie atbilst valsts drošības noteikumiem, kuru nolūks ir nodrošināt šādu transportlīdzekļu satiksmes drošību;

e) vēsturiskie, muzeju un tūristu dzelzceļi, kas darbojas autonomā tīklā, ietverot tehniskās apkopes darbnīcas, transportlīdzekļus un personālu.”

2) direktīvas 3. pantam pievieno šādas definīcijas:

“s) “turētājs” ir persona vai struktūra, kas ir ritekļa īpašniece vai kam ir tiesības to izmantot, kas izmanto ritekli kā transportlīdzekli un ir reģistrēts Valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas paredzēts 33. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par Kopienas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (pārstrādāta) (*), (turpmāk “Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīva”);

t) “par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra” ir struktūra, kas ir atbildīga par ritekļa tehnisko apkopi un ir reģistrēta VRR;

u) “riteklis” ir dzelzceļa riteklis, kas pa dzelzceļa līnijām pārvietojas uz saviem riteņiem – ar vilci vai bez vilces. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām vai šādu apakšsistēmu daļām.

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.”;

⁽¹⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

3) direktīvas 4. panta 4. punktā terminu “vagonu turētājs” aizvieto ar terminu “turētājs”;

4) direktīvas 5. panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Līdz 2009. gada 30. aprīlim I pielikumu pārskata, jo īpaši lai iekļautu vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Līdz 2008. gada 30. aprīlim Komisija pieņem pirmo kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst vismaz 3. punkta a) apakšpunktā minētās metodes. Tās publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.”

Komisija līdz 2010. gada 30. aprīlim pieņem otro kopīgo drošības metožu kopumu, kurā ietilpst pārējās 3. punktā minētās metodes. Tās publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

b) panta 3.punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) metodes, ciktāl uz tām neattiecas SITS, pēc kurām pārbaudīt, ka dzelzceļa sistēma darbojas un tiek uzturēta, ievērojot attiecīgās būtiskās prasības.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Kopīgās drošības metodes regulāri pārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi, kā arī vispārējo dzelzceļa drošības pilnveidošanos un 4. panta 1. punktā noteiktos pienākumus dalībvalstīm. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

6) direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Pirmo kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pamatā ir dalībvalstu esošie mērķi un drošības raksturlielumi, un tie nodrošina, ka nevienas dalībvalsts dzelzceļu sistēmā esošie raksturlielumi netiek samazināti. Komisija tos pieņem līdz 2009. gada 30. aprīlim, un tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Otru kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pieņem, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta no pirmā kopīgo drošības mērķu kopuma un to īstenošanas. Tie raksturo prioritāšu jomas, kurās drošība vēl jāpaaugstina. Komisija tos pieņem līdz 2011. gada 30. aprīlim un tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

b) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Kopīgos drošības mērķus regulāri pārskata, ņemot vērā dzelzceļu drošības vispārējo pilnveidošanos. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

7) direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu tekstu:

“Drošības sertifikāts paredzēts, lai apliecinātu to, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot SITS un citos atbilstīgos Kopienas tiesību aktos un valstu drošības noteikumos paredzētās prasības, lai kontrolētu riska faktoros un droši tīklā sniegtu pārvadājumu pakalpojumus.”;

b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu tekstu:

“b) sertifikāts, kas apliecina, ka ir pieņemami noteikumi, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pieņēmis

īpašu prasību ievērošanai un kas vajadzīgi attiecīgā tīkla drošai ekspluatācijai. Šajās prasībās var ietvert SITS un valsts drošības noteikumu piemērošanu, tostarp tīkla darbības noteikumus, personāla sertifikātu atzīšanu un dzelzceļa uzņēmumu izmantojamo ritekļu ekspluatācijas atļauju. Sertificēšanas pamatā ir dokumentācija, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz saskaņā ar IV pielikumu.”;

8) iekļauj šādu pantu:

“14. a pants

Ritekļu tehniskā apkope

1. Pirms katra transportlīdzekļa nodošanas ekspluatācijā vai izmantošanas tīklā tam nosaka par tā tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un šo struktūru saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 33. pantu reģistrē VRR.

2. Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra var būt dzelzceļa uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai apsaimniekotājs.

3. Neskarot 4. pantā minēto dzelzceļa uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par vilciena drošu ekspluatāciju, par attiecīgajiem transportlīdzekļiem atbildīgā struktūra, izmantojot tehniskās apkopes sistēmu, nodrošina ritekļu drošu darbību. Šajā nolūkā par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nodrošina, ka transportlīdzekļus apsaimnieko atbilstīgi:

a) katra transportlīdzekļa apkopes dosjē;

b) spēkā esošajām prasībām, tostarp tehniskās apkopes noteikumiem un savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) prasībām.

Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra apkopi veic vai nu pati, vai izmanto tehniskās apkopes darbnīcu pakalpojumus, par ko noslēgti attiecīgi līgumi.

4. Attiecībā uz preču vagoniem katra par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir sertificēta iestāde, kas akreditēta vai apstiprināta saskaņā ar 5. punktu, vai sertificēta valsts drošības iestādē. Akreditācijas procesu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem, tādiem kā EN 45 000 sērijas Eiropas standarti. Arī atzīšanu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem.

Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, atbilstību prasībām, kas jāpieņem saskaņā ar 5. punktu, pārbauda atbilstīgā valsts drošības iestāde saskaņā ar 10. un 11. pantā minētajām procedūrām un apstiprina, piešķirot šajās procedūrās norādītos sertifikātus.

5. Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz 2010. gada 24. decembris pieņem pasākumu, ar ko izveido sistēmu par preču vagonu tehnisko apkopi atbildīgās struktūras sertifikācijai. Saskaņā ar šo sistēmu piešķirtie sertifikāti apliecina atbilstību 3. punktā minētajām prasībām.

Pasākumā ietver prasības attiecībā uz:

- a) struktūras izveidoto tehniskās apkopes sistēmu;
- b) struktūrai piešķirtā sertifikāta veidu un derīguma termiņu;
- c) tās iestādes vai iestāžu akreditācijas vai atzīšanas kritērijiem, kuras ir atbildīgas par sertifikātu izsniegšanu un vajadzīgo pārbaūžu veikšanu, lai nodrošinātu sertifikācijas sistēmas darbību;
- d) sertifikācijas sistēmas piemērošanas datumu, tostarp viena gada pārejas periodu, ko piemēro pašreizējām par apkopi atbildīgajām struktūrām.

Šo pasākumu, kura mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz 2018. gada 24. decembris šo pasākumu pārskata, lai to attiecinātu uz visiem transportlīdzekļiem un lai vajadzības gadījumā atjauninātu preču vagoniem piemērojamo sertifikācijas sistēmu.

6. Saskaņā ar 5. punktu piešķirtie sertifikāti ir spēkā visā Kopienā.

7. Ne vēlāk kā trīs gadus pēc attiecīgā pasākuma stāšanās spēkā Aģentūra izvērtē saskaņā ar 5. pantu ieviesto sertifikācijas procesu, nosūtot ziņojumu Komisijai.

8. Dalībvalstis var nolemt izpildīt saistības noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru unIFICēt to, izmantojot alternatīvus pasākumus, šādos gadījumos:

- a) transportlīdzekļi ir reģistrēti trešā valstī un to tehnisko apkopi veic saskaņā ar šīs valsts tiesību aktiem;
- b) transportlīdzekļus izmanto tīklos vai līnijās, kuru sliežu platums atšķiras no tā, kāds ir Kopienas galvenajos dzelzceļa tīklos, un attiecībā uz tiem ir izpildītas 3. punktā minētās prasības, noslēdzot starptautiskus nolīgumus ar trešām valstīm;
- c) transportlīdzekļiem, kas minēti direktīvas 2. panta 2. punktā, militārā aprīkojuma un speciāliem transportlīdzekļiem, kam pirms nodošanas ekspluatācijā ir nepieciešama valsts drošības iestādes *ad hoc* atļauja. Šādā gadījumā atkāpes nosaka uz laiku, kas nepārsniedz piecus gadus.

Šādus alternatīvus pasākumus īsteno, piemērojot atkāpes, ko attiecīgā valsts drošības iestāde piešķir:

- a) kad transportlīdzekļus reģistrē saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējās izmantojamības direktīvas 33. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūras noteikšanu, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi;
- b) kad piešķir drošības sertifikātus un atļaujas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldniekiem saskaņā ar šīs direktīvas 10. un 11. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūras noteikšanu vaiIFICēšanu, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi.

Šādas atkāpes norāda un tām sniedz pamatojumu šīs direktīvas 18. pantā minētajā ikgadējā drošības ziņojumā. Ja konstatē, ka Kopienas dzelzceļa sistēmā tiek pieļauti ar drošību saistīti nepamatoti riski, Aģentūra par to nekavējoties ziņo Komisijai. Komisija sazinās ar iesaistītajām pusēm un vajadzības gadījumā prasa dalībvalstij atcelt lēmumu piešķirt atkāpes.”

9) direktīvas 16. panta 2. punktu groza šādi:

- a) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kas veido dzelzceļu sistēmu, saskaņā ar Dzelzceļu savstarpējās izmantojamības direktīvas 15. pantu, un to ekspluatācijas un uzturēšanas atbilstības pārbaude saskaņā ar attiecīgajām būtiskajām prasībām;”;

b) punkta b) apakšpunktu svītros;

2. pants

c) punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“g) kontrole par to, ka riteklis ir reģistrēts noteiktajā kārtībā VRR un ka ar drošību saistītā informācija tajā ir pareiza un tiek atjaunināta;”;

Īstenošana un transponēšana

1. Līdz 2010. gada 24. decembris dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto tiesību aktu noteikumus.

10) direktīvas 18. pantam pievieno šādu apakšpunktu:

“e) atkāpes, par kurām nolemts saskaņā ar 14.a panta 8. punktu”;

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsaucis.

11) direktīvas 26. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“26. pants

Pielikumu pielāgošana

Pielikumus pielāgo, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 27. panta 2.a punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”;

Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipras Republiku un Maltas Republiku, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

12) direktīvas 27. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu punktu:

“2.a Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”;

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to valsts tiesību aktu galvenos noteikumus, kurus tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

b) panta 4. punktu svītros;

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

13) direktīvas II pielikuma 3. punktu svītros.

Strasbūrā, 2008. gada 16. decembrī

Eiropas Parlamenta vārdā —
H.-G. PÖTTERING
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
B. LE MAIRE
priekšsēdētājs