

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 7.3.2008
COM(2008) 137, galīgā redakcija
2006/0272 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstīgi EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

**Padomes kopējo nostāju attiecībā uz tādas Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas
pieņemšanu, ar kuru groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstīgi EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai par

Padomes kopējo nostāju attiecībā uz tādas Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas pieņemšanu, ar kuru groza Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos

1. PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kurā priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2006) 784, galīgā redakcija — 2006/0272 COD): 13.12.2006.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums: 11.07.2007.

Eiropas Parlamenta atzinuma datums (pirmais lasījums): 29.11.2007.

Kopējās nostājas (ar vienprātīgu lēmumu) pieņemšanas datums: 03.03.2008.

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Eiropas Komisija 2006. gada 13. decembrī pieņēma vairākus pasākumus, kuriem jāveicina dzelzceļa nozares atjaunošanās, novēršot šķēršļus vilcienu kustībai Eiropas dzelzceļa tīklā.

Komisijas iniciatīvai ir divi galvenie iemesli:

- atvieglot vilcienu brīvu kustību Eiropas Savienībā, izmantojot pārskatāmāku un efektīvāku procedūru attiecībā uz lokomotīvu nodošanu ekspluatācijā;
- vienkāršot normatīvo vidi, konsolidējot un apvienojot direktīvas par dzelzceļu savstarpējo izmantojamību.

Viens no šiem pasākumiem paredz veikt grozījumus Direktīvā 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos. Iesniedzot šo priekšlikumu, Komisijai bija trīs mērķi:

- ieviest savstarpējas atzīšanas principu attiecībā uz vienā dalībvalstī izdotām ekspluatācijas atļaujām. Saskaņā ar šo principu ritošajam sastāvam, kuram jau ir izdota ekspluatācijas atļauja vienā dalībvalstī, būs jāpieprasa papildu atļauja citā dalībvalstī tikai tad, ja runa ir par valsts papildu prasībām, kuras attiecas, piemēram, uz vietējā tīkla īpatnībām;
- aģentūras atbildības jomas paplašināšana, lai tā varētu veikt valstu dažādo procedūru un spēkā esošo tehnisko noteikumu uzskaiti un izveidot un atjaunināt (papildinot) to prasību sarakstu, kas ir pārbaudāmas jeb verificējamas tikai vienu reizi, jo tās ir vai nu starptautiski atzītas vai arī tās var uzskatīt par līdzvērtīgām;
- sadarbības precizēšana attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumu un struktūru, kas atbild par uzturēšanu.. Jaunās Konvencijas par starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*

1999) stāšanās spēkā izraisījusi jaunus noteikumus transporta līdzekļu izmantošanas līgumu jomā. Tāpēc tiek ierosināts definēt jēdzienu „vagonu apsaimniekotājs” un precizēt sadarbību starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un apsaimniekotājiem, jo īpaši uzturēšanas jomā.

3. KOMENTĀRI PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Trīs institūcijas intensīvi sadarbojās, lai atvieglotu drīzu vienošanos šīs lietas pirmajā lasījumā. Tomēr Eiropas Parlamenta pieprasījumu dēļ tas nebija iespējams, galvenokārt attiecībā uz dzelzceļa uzņēmumu un transporta līdzekļu apsaimniekotāju sadarbību uzturēšanas jomā.

Padomes vienprātīgi pieņemtā kopējā nostāja neapdraud Komisijas priekšlikumā izklāstītos galvenos mērķus un tā pamatdomu.

Turklāt Padomes kopējā nostājā jau ir iekļauti daži grozījumi, ko pieņēmis Eiropas Parlaments, un tā nodrošina vajadzīgo saskanību ar pārstrādātajām direktīvām par dzelzceļa savstarpējo izmantojamību (priekšlikums COM(2006)783, galīgā redakcija — 2006/273 (COD)), par ko pirmajā lasījumā panākta vienošanās. Jo īpaši tika panākta vienošanās par to, ka dzelzceļu drošības direktīvas 14. panta (kā arī jaunā 14.a panta) saturs tiek iekļauts jaunajā direktīvā par dzelzceļa savstarpēju izmantojamību, lai vienā tiesību aktā apkopotu visas procedūras, kas attiecas uz dzelzceļa transportlīdzekļu nodošanu ekspluatācijā.

4. DETALIZĒTAS KOMISIJAS PIEZĪMES

4.1. Komisijas pieņemtie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji iekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

2., 9., 19., 20., 24., 25., 26. un 27. grozījums, kas izsaka skaidrāk, precizē vai papildina Komisijas priekšlikumu.

1., 10., 11., 12., 13., 15. un 23. grozījums jāpielāgo standarta terminoloģijai, kāda lietota Padomes Lēmumā 2006/512/EK, ar kuru groza Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību.

8. grozījums — atsauce uz valsts ritekļu reģistru *NVR* saskan ar Komisijas 2007. gada 9. novembra lēmumu par *NVR*¹. Tomēr Padome savā kopējā nostājā šo definīciju grozīja, lai tā atbilstu jaunajam pantam par transportlīdzekļu uzturēšanu.

18. grozījuma pirmais punkts vairs nav vajadzīgs, jo tika panākta vienošanās par 14. panta satura iekļaušanu jaunajā direktīvā par dzelzceļu savstarpējo izmantojamību.

4.2. Komisijas noraidītie un kopējā nostājā pilnībā vai daļēji neiekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

3. grozījums, jo pašreiz spēkā esošās direktīvas 14. apsvērumā jau ir norāde par saistību starp savstarpējās izmantojamības direktīvu un Direktīvu 89/391/EEK (pasākumu ieviešana, lai

¹ OV L 305, 23.11.2007., 30. lpp.

uzlabotu strādājošo drošību un veselības aizsardzību darbavietās, un īpašu noteikumu noteikšana, lai darbiniekiem mazinātu dzelzceļa transporta radītu risku).

4., 5., 6. un 7. grozījums, jo nebūtu lietderīgi grozīt sākotnējo „valsts drošības noteikumu” definīciju, kas iekļauta Direktīvā 2004/49/EK par dzelzceļu drošību, kuru dalībvalstis nesen transponējušas. Šī definīcija nekad nav izraisījusi iesaistīto dalībnieku iebildumus. Ne visi valstu drošības noteikumi attiecas uz būtiskām direktīvu prasībām dzelzceļu savstarpējās izmantojamības jomā. Daži, piemēram, attiecas uz vidi.

14. grozījums. Par kopīgiem drošības mērķiem (*OSC*) un to noteikšanas procedūru vienojās 2004. gadā. Darbs ir jau ievērojami pavirzījies uz priekšu, un procesa gaitā nebūtu lietderīgi mainīt tā pamatā esošos pieņēmumus. Savukārt, izmaksu un guvumu analīze jau ir paredzēta sākotnējās direktīvas 6. panta 4. punktā.

16. un 17. grozījums, kuros dota atsauce uz augstāku drošības pakāpi un kuriem Padomes kopējā nostājā izstrādāts formulējums, kas vairāk atbilst direktīvas pārējai daļai.

22. grozījums paredz iespēju pieprasīt Dzelzceļa aģentūrai tehnisko atzinumu, ja drošības iestāde pieņēmusi negatīvu lēmumu par drošības sertifikātu vai drošības atļauju izsniegšanu, jo tas nav ietverts Komisijas priekšlikumā noteiktajos mērķos.

4.3. Komisijas pieņemtie, bet kopējā nostājā pilnībā vai daļēji neiekļautie Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi

21. grozījums, ko Komisija principā pieņēmusi. Tomēr kopējās nostājas teksts pamatojas uz jēdzienu „uzņēmums, kas atbildīgs par uzturēšanu”, kas tagad iekļauts jaunajos Kopienas reglamentējošajos noteikumos (tas definēts vagonu savstarpējās izmantojamības specifikācijā² un lēmumā par iepriekš minēto valsts ritekļu reģistru). Turklāt īpašnieku obligātā vai brīvprātīgā sertifikācijas sistēma nebūtu jānosaka direktīvā, bet gan pēc ietekmes izpētes, kas jāveic aģentūrai.

5. SECINĀJUMS

Komisija uzskata, ka Padomes kopējā nostāja, kas ar kvalificētu balsu vairākumu pieņemta 2008. gada 3. martā, sader ar Komisijas priekšlikuma galvenajiem mērķiem un pamatdomu, un tāpēc var to atbalstīt.

² OV L 344, 8.12.2006., 1. lpp.