



Briselē, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par dzelzceļu drošību

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. ES politikas nesēnās norises dzelzceļa jomā

Komisija baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, kas pieņemta 2011. gada 28. martā, izklāstīja savu redzējumu par vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un precizēja, ka šis mērķis ietver dzelzceļa iekšējā tirgus izveidi, kurā Eiropas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varētu nodrošināt pārvadājumus bez nevajadzīgiem tehniskiem un administratīviem šķēršļiem.

Eiropadomes 2012. gada janvāra secinājumos arī uzsvērts, ka ir svarīgi atrisīt pilnībā integrēta vienotā tirgus potenciālu izaugsmes veicināšanai, tostarp attiecībā uz tīkla nozarēm¹. Turklāt Komisijas paziņojumā par rīcību stabilitātei, izaugsmei un nodarbinātībai, kas pieņemts 2012. gada 30. maijā², uzsvērts, ka ir svarīgi turpināt samazināt reglamentējuma slogu un šķēršļus ienākšanai tirgū dzelzceļa nozarē, šim nolūkam izstrādājot konkrētām valstīm sniegtus ieteikumus. Tāpat Komisija 2012. gada 6. jūnijā pieņēma paziņojumu par vienotā tirgus labāku pārvaldību, kurā arī uzsvērtā transporta nozares nozīmība³.

Pēdējos desmit gados ES dzelzceļa tirgū ir notikušas būtiskas pārmaiņas, kas pakāpeniski ieviestas ar trim dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumiem (un dažiem pievienotiem tiesību aktiem), kas paredzēti, lai atvērtu valstu tirgus un padarītu dzelzceļu konkurētspējīgāku un savstarpēji izmantojamu ES līmenī, vienlaikus saglabājot augstu drošības līmeni. Tomēr, neraugoties uz vērā ņemamajām izmaiņām ES *acquis*, ar kuriem izveido ES dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu iekšējo tirgu, dzelzceļa īpatsvars ES iekšējos pārvadājumos aizvien ir neliels. Tāpēc Komisija ir iecerējusi nākt klajā ar ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumu, lai uzlabotu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti, novēršot atlikušos tirgus šķēršļus. Šī direktīva ir viens no ceturta dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma elementiem, kurā galvenā uzmanība pievērsta atlikušo administratīvo un tehnisko šķēršļu novēršanai, jo īpaši izveidojot kopīgu pieeju drošības un savstarpējas izmantojamības noteikumiem, lai palielinātu apjomradītus ietaupījumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas visā ES, samazinot administratīvās izmaksas un paātrinot administratīvās procedūras, kā arī novēršot slēptu diskrimināciju.

1.2. Tiesiskais regulējums attiecībā uz dzelzceļu drošību

Lai īstenotu centienus izveidot vienotu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgu, ir jāizveido kopējs tiesiskais regulējums attiecībā uz dzelzceļu drošību. Līdz šim dalībvalstis izstrādājušas savus drošības noteikumus un standartus galvenokārt nacionālajās dzelzceļa līnijās, pamatojoties uz tajās pieņemtajām tehniskajām un ekspluatācijas koncepcijām. Tajā pašā laikā principu, pieejas un kultūras atšķirību dēļ ir radušās grūtības pārvarēt tehniskos šķēršļus un veikt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus.

Direktīva 91/440/EEK, Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

⁴ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.

26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju⁵ ir pirmie soļi, kas bija vērsti uz Eiropas dzelzceļa pārvadājumu tirgus regulēšanu, atverot tirgu starptautiskajiem kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Tomēr ir izrādījies, ka drošības noteikumi ir nepietiekami, un drošības prasību atšķirībām dalībvalstu vidū ir bijusi nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa transporta darbību ES.

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK 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 grozījumiem⁶ bija ievērojams uzlabojums ceļā uz kopēju tiesisko regulējumu attiecībā uz dzelzceļu drošību. Ar šo direktīvu tika izveidots regulējums, lai saskaņotu drošības noteikumu saturu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju, drošības iestāžu uzdevumus un lomu un nelaimes gadījumu izmeklēšanu, lai atturētu dalībvalstis no savu drošības noteikumu un standartu izstrādes turpināšanas valsts mērogā, pamatojoties uz valsts tehniskajām un ekspluatācijas koncepcijām.

1.3. Kāpēc jāgroza Direktīva 2004/49/EK?

Direktīvas 2004/49/EK 10. panta 7. punktā noteikts, ka „līdz 2009. gada 30. aprīlim Aģentūra novērtē drošības sertifikāciju un par to Komisijai iesniedz pārskatu un rekomendācijas par pārejas stratēģiju uz vienotu Kopienas drošības sertifikātu”, aizstājot pašreizējo divu daļu sistēmu (A/B daļa). Vienota ES drošības sertifikāta izstrāde un ieviešana vienmēr ir bijusi ilgtermiņa mērķis. Nekad nav uzdots jautājums, vai tas jāievieš, bet gan – kad tas tiks ieviests.

Eiropas Dzelzceļa aģentūra, turpmāk „Aģentūra”, 2009. gada starpposma ziņojumā skaidroja, ka vēl ir pāragri izstrādāt ieteikumu un ka ir nepieciešama plašāka informācija, lai nodrošinātu uz informāciju balstītas diskusijas. Aģentūra 2012. gada jūlijā iesniedza ziņojumu ar ieteikumu, kurā ierosināta pārejas stratēģija⁷.

Atbilstīgi Aģentūras ieteikumam Komisija uzskata, ka pašreiz spēkā esošais tiesiskais regulējums ir pietiekami izstrādāts, lai pakāpeniski pārietu uz „vienotu drošības sertifikātu”. Ņemot vērā šo mērķi, jāpārskata valstu drošības iestāžu uzdevumi un jāpārdala atbildība starp tām un Aģentūru.

Dzelzceļu drošības direktīvas pārskatīšana ir arī iespēja pielāgot tās tekstu, lai ņemtu vērā dzelzceļa tirgus attīstību, kurā ir izveidojušies jauni profesionāli dalībnieki vai struktūras. Pieredze saistībā ar smagām dzelzceļa avārijām liecina, ka šie dalībnieki var uzņemties svarīgas funkcijas drošības jomā. Kādreiz vertikāli integrēti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varēja iekšēji kontrolēt visu procesu kvalitāti, piemēram, ritošā sastāva tehnisko apkopi vai iekraušanas operācijas. Pašreizējā tendence uzticēt darbības vai pakalpojumus ārvalsts uzņēmumiem sniedzējiem veicina jaunu dalībnieku rašanos, kas ir pakļauti ekonomikas un finansiālajam spiedienam, vienlaikus samazinoties iekšējai kontrolei. Tam var būt sekas attiecībā uz drošību, ja vien netiek izveidots jauns uzraudzības veids, izmantojot līgumus vai citas vienošanās, lai nodrošinātu, ka visi attiecīgi dalībnieki pienācīgi veic riska kontroles pasākumus.

⁵ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

⁶ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁷ Ieteikums par pāreju uz vienotu ES drošības sertifikātu, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

Cits svarīgs direktīvas teksta grozīšanas iemesls ir saistīts ar valsts noteikumiem par drošības jautājumiem. Tika izveidota darba grupa par šo tēmu, un tās konstatējumi ir ņemti vērā šajā priekšlikumā.

Citi teksta grozījumi ir šādi:

- spēkā esošo noteikumu precizēšana un jaunas definīcijas: to mērķis ir panākt saskaņotību ar līdzīgiem noteikumiem Direktīvā XX par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (turpmāk „Savstarpējas izmantojamības direktīva”);
- atjauninājumi, kas ir tiesību aktu sistēmas attīstības rezultāts: noteikumi par valsts noteikumiem, kā arī atsauces uz komiteju procedūrām un deleģētiem aktiem;
- redakcionālas izmaiņas: iepriekšējo grozījumu konsolidācija direktīvas tekstā, mainot pantu un pielikumu numerāciju, novecojušu noteikumu likvidēšana un atsauces uz citiem ceturtnā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma elementiem.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

MOVE ĢD sagatavoja ietekmes novērtējumu, lai pievienotu to likumdošanas priekšlikumiem par vienotas Eiropas dzelzceļa telpas efektivitātes un konkurētspējas uzlabošanu savstarpējas izmantojamības un drošības jomā.

2011. gada jūnijā tika izveidota Ietekmes novērtējuma vadības grupa (INVG). Tika uzaicināti piedalīties visi ģenerāldirektorāti, tomēr galvenie ieinteresētie dienesti ir ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER un ELARG ĢD.

Komisijas dienesti ir pastāvīgi apsprieduši attīstības tendences vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā ar nozares pārstāvjiem. 2010.–2011. gadā tie arī veica pēcnovērtējumu par Regulu Nr. 881/2004, ar ko izveido Eiropas Dzelzceļa aģentūru.

Lai palīdzētu Komisijai ietekmes novērtējuma procesā, ārējam konsultantam tika uzdots sagatavot ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu un īstenot mērķtiecīgu apspriešanos ar ieinteresētajām personām.

Mērķtiecīga apspriešanās ar ieinteresētajām personām tika sākta 2011. gada 18. novembrī ar internetaptauju, kas tika pabeigta 2011. gada 30. decembrī. Pēc tam tika veiktas pārrunas ar galvenajām ieinteresētajām personām un 2012. gada februāra beigās organizēts ieinteresēto personu darbseminārs.

Ņemot vērā iniciatīvas tehnisko raksturu, netika veikta sabiedriskā apspriešana. Tomēr Komisija nodrošināja, lai notiktu savlaicīga apspriešanās ar visām ieinteresētajām personām un lai diskusijās tiktu apspriesti visi iniciatīvas galvenie elementi.

Plašāka informācija par ietekmes novērtējumu un apspriešanās rezultātiem ar ieinteresētajām personām ir sniegta ietekmes novērtējuma ziņojumā⁸.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Šajā iedaļā sniegtas sīkākas piezīmes un skaidrojums par būtiskām izmaiņām direktīvas tekstā. Redakcionāli labojumi un acīmredzamas izmaiņas netiek komentētas.

⁸ Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots „Tiesību aktu priekšlikumiem atlikušo administratīvo un tehnisko šķēršļu novēršanai savstarpējas izmantojamības un drošības jomā ES dzelzceļa transporta tirgū”.

I NODAĻA

1. pants: piezīmju nav.
2. pants: darbības jomas pielāgošana, lai to saskaņotu ar Savstarpējas izmantojamības direktīvu.
3. pants: jaunas definīcijas un daži grozījumi, lai panāktu lielāku saskaņotību ar līdzīgām definīcijām Savstarpējas izmantojamības direktīvā.

II NODAĻA

4. pants: precizējums par dzelzceļa sistēmas dalībnieku lomu un pienākumiem, lai ņemtu vērā neseno tirgus attīstību un tiesiskā regulējuma izmaiņas.
- 5., 6. un 7. pants: atjauninājumi saistībā ar izmaiņām tiesiskajā regulējumā.
8. pants: pielāgoti noteikumi, kas attiecas uz valsts noteikumiem, lai ņemtu vērā izmaiņas tiesiskajā regulējumā (SITS pieņemšana) un veiktu saskaņošanu ar Savstarpējas izmantojamības direktīvu.
9. pants: piezīmju nav.

III NODAĻA

10. pants: vienotā drošības sertifikāta sistēmas ieviešana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ar ko aizstāj iepriekšējo drošības sertifikāta sistēmu, kurā bija divas daļas: "A daļa" un "B daļa".
 11. pants: bijušais 11. pants, kas pielāgots pārejas procesam uz vienotu drošības sertifikātu, ņemot vērā jaunus Aģentūras uzdevumus.
 12. pants: bijušais 11. pants bez būtiskām izmaiņām.
 13. pants: piezīmju nav.
 14. un 15. pants: atjaunināta mainītā bijušā 14.a panta numerācija.
- Bijušais 15. pants: novecojis.

IV NODAĻA

- 16.–18. pants: grozījumi, ņemot vērā valstu drošības iestāžu jauno lomu pārejas procesā uz vienotu drošības sertifikātu un pienākumu pārdali starp tām un Aģentūru.

V NODAĻA

19. pants: piezīmju nav.
20. pants: precizēts, uzsverot sadarbību starp valsts izmeklēšanas iestādi un tiesu iestādēm, ja veic izmeklēšanu pēc negadījuma.
- 21.–25. pants: piezīmju nav.

VI NODAĻA

26. pants: jauni noteikumi par deleģētiem aktiem, ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību stāšanos spēkā.
27. pants: izmaiņas komitejas procedūrā, ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību stāšanos spēkā.
28. pants: atjaunināts bijušais 31. pants.
29. pants: bijušais 32. pants bez piezīmēm.

Bijušais 26. pants: novecojis.

Bijušais Direktīvas 2004/49/EK 29. un 30. pants attiecas uz grozījumiem attiecīgi Direktīvā 95/18/EK un 2001/14/EK. Tie būs novecojuši, kad stāsies spēkā pirmā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma pārstrādātā versija, ar ko atceļ šīs divas direktīvas.

30. pants: pārejas noteikumi.

31. pants: jauns pants par Aģentūras atzinumiem un ieteikumiem.

32. pants: bijušais 33. pants ar precizējumiem par transponēšanu.

33. pants: Direktīvas 2004/49/EK atcelšana, jo tā ir pārstrādāta.

34. pants: bijušais 34. pants par stāšanos spēkā, pielāgots.

35. pants: bijušais 35. pants par adresātiem, pielāgots.

I PIELIKUMS: bijušais I PIELIKUMS ar dažiem pielāgojumiem.

Bijušais II PIELIKUMS: novecojis, ņemot vērā valsts noteikumu pielāgošanu.

Bijušais III PIELIKUMS: novecojis, ņemot vērā īstenošanas akta ieviešanu.

Bijušais IV PIELIKUMS: novecojis, ņemot vērā vienotā ES drošības sertifikāta sistēmas ieviešanu.

Bijušais V PIELIKUMS: novecojis, ņemot vērā īstenošanas akta ieviešanu.

Jauns II PIELIKUMS: atbilstības tabula.

↓ Labojums, OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

2013/0016 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par dzelzeļu drošību

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību ~~Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu~~, un jo īpaši tā ~~74.~~ ~~91.~~ ~~91.~~ ~~91.~~ panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu¹,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 1. apsvērums
(pielāgots)

~~Lai veicinātu dzelzceļa transporta pakalpojumu kopējā tirgus izveidošanos, kas paredzēta Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvā 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļu attīstību⁴, ir jāizstrādā kopīgi reglamentējoši noteikumi ar dzelzceļu drošību saistītajos jautājumos. Līdz šim dalībvalstis izstrādājušas savus drošības noteikumus un standartus, galvenokārt nacionālajās dzelzceļa līnijās, pamatojoties uz tajās pieņemtajām tehniskajām un ekspluatācijas koncepcijām. Tajā pašā laikā principu, pieejas un kultūras atšķirību dēļ ir radušās grūtības pārvarēt tehniskās barjeras un veikt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus.~~

↓ jauns

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK 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 grozījumiem⁵ ir tikusi būtiski grozīta. Ņemot vērā to, ka jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētā direktīva būtu jāpārstrādā.

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² OV C [...], [...], [...] lpp.

³ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁴ ~~OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīva grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/12/EK (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.)~~

⁵ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 2. apsvērums
(pielāgots)

~~Direktīva 91/440/EEK, Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/18/EK par dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu⁶ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzeļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzeļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju⁷ ir pirmie soļi, kas vērsti uz Eiropas dzelzeļa transporta pakalpojumu tirgus regulēšanu, tirgu atverot starptautiskajiem kravu pārvadājumiem pa dzelzeļu. Tomēr ir izrādījies, ka drošības noteikumi ir nepietiekami, un saglabājas atšķirības attiecībā uz drošības prasībām, kam ir nelabvēlīga ietekme uz dzelzeļa transporta darbību Kopienā. Īpaši svarīgi ir saskaņot drošības noteikumu saturu, dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu sertifikācijas jautājumus, drošības uzraudzības iestāžu uzdevumus un lomu, kā arī avāriju izmeklēšanas kārtību.~~

↓ jauns

(2) Ar Direktīvu 2004/49 tika noteikti vienoti dzelzeļu drošību reglamentējoši noteikumi, šajā nolūkā izmantojot drošības noteikumu satura saskaņošanu, dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju un nosakot valstu drošības iestāžu uzdevumus un funkcijas un avāriju izmeklēšanas kārtību. Tomēr, lai veicinātu dzelzeļa transporta pakalpojumu vienotā tirgus izveidošanu, minētā direktīva ir rūpīgi jāpārskata.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 3. apsvērums
(pielāgots)

~~Uz metro, tramvajiem un citiem vieglā dzelzeļa transporta veidiem daudzās dalībvalstīs attiecas vietējie vai reģionālie drošības noteikumi, tos uzrauga vietējās vai reģionālās valsts varas iestādes, un uz tiem neattiecas ne prasības par Kopienas savstarpējo izmantojamību, ne licencēšanu. Turklāt uz tramvajiem parasti attiecas ceļu satiksmes drošības noteikumi, un tāpēc uz tiem pilnībā nevar attiecināt dzelzeļa drošības noteikumus. Šo iemeslu dēļ un saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā, šādas vietējās dzelzeļa transporta sistēmas dalībvalstīm jāļauj izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas.~~

↓ jauns

(3) Uz metro, tramvajiem un citām vieglā dzelzeļa transporta sistēmām daudzās dalībvalstīs attiecas vietējie vai reģionālie drošības noteikumi, tos bieži vien uzrauga vietējās vai reģionālās iestādes un uz tiem neattiecas prasības par savstarpēju izmantojamību un licencēšanu Savienībā. Turklāt uz tramvajiem parasti attiecas ceļu satiksmes drošības noteikumi, un tāpēc uz tiem pilnībā nevar attiecināt dzelzeļu drošības noteikumus. Minēto iemeslu dēļ šādas vietējas dzelzeļa sistēmas vajadzētu izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas. Tas neliedz dalībvalstīm brīvprātīgi piemērot

⁶ ~~OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp. Direktīva grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/13/EK (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.).~~

⁷ ~~OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīva grozīta ar Komisijas Lēmumu 2002/844/EK (OV L 289, 26.10.2002., 30. lpp.).~~

šīs direktīvas noteikumus vietējām dzelzceļa sistēmām, ja dalībvalstis to uzskata par atbilstošu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 4. apsvērums
(pielāgots)

~~Kopienas dzelzceļu sistēmas drošības līmenis ir visumā augsts, jo īpaši salīdzinājumā ar autotransportu. Ir svarīgi drošību saglabāt arī pašreiz notiekošajā restrukturizācijas posmā, kurā tiks nodalītas līdz šim integrēto dzelzceļa uzņēmumu funkcijas un dzelzceļu nozare turpinās virzību no pašregulēšanas uz valsts regulēšanu. Līdz ar zinātnes un tehnikas attīstību vēl vairāk jāpaaugstina drošība visos gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams un, ņemot vērā dzelzceļa transporta konkurētspēju.~~

↓ jauns

(4) Savienības dzelzceļu sistēmas drošības līmenis ir visumā augsts, jo īpaši salīdzinājumā ar autotransportu. Līdz ar zinātnes un tehnikas attīstību vēl vairāk jāpaaugstina drošība visos gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams un ņemot vērā sagaidāmo dzelzceļa transporta konkurētspējas pieaugumu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

(5) ~~Visi dzelzceļu sistēmas operatori Galvenajiem dzelzceļu sistēmas dalībniekiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem~~ ~~≠ vajadzētu būt pilnīgi atbildīgiem katram~~ par savu šīs sistēmas drošības daļu. Īstenojot pasākumus riska samazināšanai, tiem būtu jāsadarbojas vienmēr, kad tas ir lietderīgi. Dalībvalstīm būtu precīzi jānošķir šī tiešā atbildība par drošību no ~~☒~~ valstu ~~☒~~ drošības iestāžu uzdevuma paredzēt valsts reglamentējošos noteikumus un uzraudzīt visu operatoru darbību.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 6. apsvērums
(pielāgots)

~~Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība par dzelzceļu sistēmas ekspluatāciju neizslēdz citu sektorā darbojošos uzņēmumu, piemēram, ražotāju, remonta uzņēmumu, vagonu turētāju, pakalpojumu sniedzēju un valsts pasūtījuma piešķirēja atbildību par saviem produktiem vai sniedzamajiem pakalpojumiem saskaņā ar Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību⁸ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību⁹, vai citiem Kopienas tiesību aktiem, kas uz to attiecas.~~

⁸ OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.

⁹ OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.

↓ jauns

(6) Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība par dzelzceļu sistēmas ekspluatāciju neizslēdz citu sektorā darbošos ražotāju, pārvadātāju, nosūtītāju, uzpildītāju, iekrāvēju, par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru, remonta uzņēmumu, vagonu turētāju, pakalpojumu sniedzēju un valsts pasūtījuma piešķirēju atbildību par saviem ražojumiem vai pakalpojumiem. Lai izvairītos no riska, ka dalībnieki pienācīgi neuzņemas atbildību, būtu jānosaka, ka katrs attiecīgais dalībnieks ir atbildīgs par savu attiecīgo procesu. Katram dalībniekam dzelzceļu sistēmā attiecībā pret citiem dalībniekiem vajadzētu būt atbildīgam par pilnīgu un patiesu visas attiecīgās informācijas paziņošanu, lai pārbaudītu, vai ritekļi ir ekspluatācijas kārtībā. Tas jo īpaši attiecas uz informāciju par ritekļa stāvokli un vēsturi, tehniskās apkopes dokumentiem, iekraušanas operāciju izsekojamību un pavadzīmēm.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 7. apsvērum
(pielāgots)

~~Eiropas dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu drošības prasības noteiktas Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. Tomēr šajās direktīvās nav noteiktas vienotas prasības visas sistēmas līmenī, un tajās nav sīki noteikts drošības jautājumu regulējums, pārvaldība un pārraudzība. Kad savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktas minimālās drošības prasības apakšsistēmām, arvien lielāku nozīmi iegūst arī drošības mērķu izvirzīšana visas sistēmas līmenī.~~

↓ jauns

(7) Katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājam un par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai būtu jānodrošina, ka to darbuuzņēmēji un citas personas īsteno riska ierobežošanas pasākumus. Šajā nolūkā tiem būtu jāpiemēro tie uzraudzības paņēmieni, kas noteikti kopīgajās drošības metodēs (CSM). Darbuuzņēmējiem šis process būtu jāpiemēro, izmantojot līgumsaistības. Tā kā šādi pasākumi ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmas būtiska daļa, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem savas līgumsaistības būtu jādarā zināmas pēc Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras (turpmāk „Aģentūra”) vai valstu drošības iestādes pieprasījuma saistībā ar uzraudzības pasākumiem.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 8. apsvērum
(pielāgots)

~~Lai garantētu pastāvīgu drošības uzturēšanu augstā līmenī, vienmēr un visur, kur iespējams to uzlabot, pakāpeniski jāievieš kopīgi drošības mērķi (CST) un kopīgas drošības metodes (CSM). Pēc tiem jābūt iespējam novērtēt drošības līmeni un operatoru darbību gan Kopienas līmenī, gan dalībvalstīs.~~

↓ jauns

- (8) Lai garantētu drošības uzturēšanu augstā līmenī un lai, kad nepieciešams un praktiski iespējams, drošību uzlabotu, pakāpeniski ir ieviesti kopīgie drošības mērķi (*CST*) un kopīgās drošības metodes. Tām būtu jānodrošina rīki drošības un operatoru snieguma novērtēšanai gan Savienības līmenī, gan dalībvalstīs. Ir noteikti kopīgie drošības indikatori (*CSI*), lai novērtētu, vai sistēmas tiem atbilst, un lai veicinātu dzelzceļu drošības rādītāju uzraudzību.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 9. apsvērums
(pielāgots)

~~Informācija par dzelzceļu sistēmas drošību ir nepilnīga un parasti nav publiski pieejama. Tāpēc ir nepieciešams noteikt kopīgus drošības indikatorus (*CSI*), lai noteiktu, ka sistēma atbilst kopīgajiem drošības mērķiem un atvieglotu dzelzceļu darbības uzraudzību drošības jomā. Taču pārejas perioda laikā var izmantot kopīgo drošības indikatoru nacionālās definīcijas, un tāpēc pienācīgi jāņem vērā apjoms, kādā izstrādātas kopīgo drošības indikatoru definīcijas laikā, kad izstrādāti pirmie kopīgie drošības indikatori.~~

↓ jauns

- (9) Valstu noteikumi, kuru pamatā bieži vien ir valstu tehniskie standarti, pakāpeniski ir aizstāti ar noteikumiem, kuri pamatojas uz *CST*, *CSM* un savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās (*SITS*) noteiktiem kopīgiem standartiem. Lai novērstu šķēršļus savstarpējai izmantojamībai, valstu noteikumu daudzums būtu jāsamazina pēc tam, kad *SITS* ir attiecinātas uz visas Savienības dzelzceļu sistēmu un kad attiecībā uz *SITS* ir novērsti visi neatrisinātie jautājumi. Šajā nolūkā dalībvalstīm vajadzētu rūpēties par savas valsts noteikumu sistēmas atjaunināšanu, atcelt novecojušus noteikumus un par to informēt Komisiju un Aģentūru.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 10. apsvērums
(pielāgots)

~~Valstu drošības noteikumi, kuru pamatā parasti ir to tehniskie standarti, pakāpeniski jānomaina ar noteikumiem, kuru pamatā ir savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās (*SITS*) noteiktie vienotie standarti. Iespējami jāsamazina tādu īpašu jaunu valsts noteikumu ieviešana, kuru pamatā nav šie vienotie standarti. Jaunajiem valsts noteikumiem jāatbilst Kopienas tiesību normām un jāveicina pāreja uz vienotu pieeju jautājumiem, kas saistīti ar dzelzceļu drošību. Tāpēc, pirms dalībvalsts pieņem savus drošības noteikumus, kuros paredzēts augstāks drošības līmenis par kopīgajos drošības mērķos noteikto, ir jākonsultējas ar visām ieinteresētajām pusēm. Šādos gadījumos jauno noteikumu projekts jāpārbauda Komisijai, kurai jāpieņem attiecīgs lēmums, ja noskaidrojas, ka noteikumu projekts neatbilst Kopienas tiesību aktu normām vai arī dzelzceļa transporta operācijās starp dalībvalstīm rada patvaļīgu diskrimināciju vai slēptus ierobežojumus.~~

↓ jauns

(10) Ņemot vērā šo pakāpeniskuma principu, novēršot šķēršļus dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai, un laiku, kas būs vajadzīgs SITS ieviešanai, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu situāciju, kad dalībvalstis pieņem jaunas tiesību normas vai sāk projektus, kas palielina pašreizējās sistēmas dažādību. Drošības pārvaldības sistēma ir atzītais instruments avāriju novēršanai, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākums ir nekavējoties veikt korektīvas darbības, lai nepieļautu avāriju atkārtošanos. Dalībvalstīm nevajadzētu mazināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību, tūlīt pēc avārijas pieņemot jaunus valsts noteikumus.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 11. apsvērums
(pielāgots)

~~Pašreizējais stāvoklis, kad ir spēkā valstu drošības noteikumi, uzskatāms par pārejas periodu, kas beigsies ar Eiropas noteikumu ieviešanu.~~

↓ jauns

(11) Veicot savus pienākumus un pildot savas saistības, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāievieš drošības pārvaldības sistēma, kas atbilst Savienības prasībām un kurā ietverti visi kopīgi elementi. Informācija par drošību un drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu būtu jāiesniedz Aģentūrai un attiecīgās dalībvalsts valsts drošības iestādei.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 12. apsvērums
(pielāgots)

~~Kopīgiem drošības mērķiem (CST), kopīgām drošības metodēm (CSM) un kopīgiem drošības indikatoriem (CSI), kā arī virzības veicināšanai uz vienotu pieeju dzelzceļu drošības jautājumiem ir nepieciešama tehniskā palīdzība Kopienas līmenī. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 881/2004⁴⁰ izveidotās Eiropas Dzelzceļu aģentūras uzdevums ir izstrādāt rekomendācijas par kopīgiem drošības mērķiem (CST), kopīgām drošības metodēm (CSM), kopīgiem drošības indikatoriem (CSI) un citiem saskaņošanas pasākumiem, kā arī uzraudzīt dzelzceļu drošības attīstību Kopienā.~~

↓ jauns

(12) Lai garantētu dzelzceļu drošību augstā līmenī un vienādus apstākļus visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tiem būtu jāpiemēro vienādas drošības prasības. Lai iegūtu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, licencētiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajadzētu būt saņēmušiem drošības sertifikātu. Drošības sertifikātam būtu jāaplicina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot attiecīgos drošības standartus un noteikumus.

¹⁰ Skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 3. lpp.

Attiecībā uz starptautiskiem transporta pakalpojumiem vajadzētu pietikt ar drošības pārvaldības sistēmas apstiprināšanu tikai vienreiz Savienības līmenī.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 13. apsvērums
(pielāgots)

~~Veicot savus pienākumus un pildot savas saistības, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem jāievieš drošības pārvaldības sistēma, kas atbilst Kopienas prasībām un kurā ietverti visi kopīgi elementi. Informācija par drošību un drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu jāiesniedz drošības uzraudzības iestādei attiecīgajā dalībvalstī.~~

↓ jauns

(13) Saskaņotās metodes, pamatojoties uz Direktīvu 2004/49/EK, ir noteiktas, lai tās piemērotu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un valstu drošības iestādēm saistībā ar uzraudzību, atbilstības novērtēšanu, pārraudzību un riska noteikšanu un novērtēšanu. Šie reglamentējošie noteikumi ir pietiekami labi izstrādāti, lai pakāpeniski pārietu uz "vienotu drošības sertifikātu", kas derīgs visā Savienībā. Pāriešanai uz vienotu drošības sertifikātu vajadzētu padarīt dzelzceļu sistēmu produktīvāku un efektīvāku, samazinot administratīvo slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 14. apsvērums
(pielāgots)

~~Drošības pārvaldības sistēmā jāņem vērā, ka uz dzelzceļa transportā strādājošo veselības aizsardzību un darba drošību pilnībā attiecas Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EK par pasākumu ieviešanu, kas veicina strādājošo drošības un veselības aizsardzības uzlabošanu darbavietās¹¹, un tās attiecīgās atsevišķās direktīvas. Drošības pārvaldības sistēmā jāņem vērā arī Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīva 96/49/EK par dalībvalstu to tiesību aktu tuvināšanu, kas attiecas uz bīstamo kravu dzelzceļa pārvadājumiem¹².~~

↓ jauns

(14) Vienoto drošības sertifikātu vajadzētu izsniegt, pamatojoties uz pierādījumiem, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu. Lai gūtu šādus pierādījumus, var vajadzēt ne tikai veikt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pārbaudes uz vietas, bet arī īstenot uzraudzību nolūkā novērtēt, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums turpina pienācīgi piemērot savu drošības pārvaldības sistēmu arī pēc tam, kad tam piešķirts vienotais drošības sertifikāts.

¹¹ OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.

¹² OV L 235, 17.9.1996., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2003/29/EK (OV L 90, 8.4.2003., 47. lpp.).

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 15. apsvērums
(pielāgots)

~~Lai garantētu dzelzeļu drošību augstā līmenī un vienādu apstākļus visiem dzelzeļa uzņēmumiem, tiem jāievēro vienādas drošības prasības. Drošības sertifikātam jāapliecina, ka dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj ievērot atbilstošus drošības standartus un noteikumus. Starptautisko pārvadājumu pakalpojumiem ir pietiekami apstiprināt drošības pārvaldības sistēmu vienā dalībvalstī un saņemt derīguma apstiprinājumu Kopienā. No otras puses, valstu noteikumu ievērošana papildus jāsertificē katrā dalībvalstī. Tāpēc galīgais mērķis ir izveidot vienotu drošības sertifikātu, kas derīgs visā Kopienā.~~

↓ jauns

(15) Infrastruktūras pārvaldītāja svarīgam pienākumam vajadzētu būt atbildībai par sava dzelzeļu tīkla konstrukcijas drošību, remontu un ekspluatāciju. Valsts drošības iestādei vajadzētu izsniegt infrastruktūras pārvaldītājam drošības atļauju attiecībā uz tā drošības pārvaldības sistēmu, un infrastruktūras pārvaldītājam būtu jāizpilda citi nosacījumi, lai atbilstu drošības prasībām.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 16. apsvērums
(pielāgots)

~~Papildus drošības sertifikātā noteiktajām drošības prasībām licencētiem dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem jāievēro valstu prasības, kas ir saderīgas ar Kopienas tiesību normām un tiek īstenotas nediskriminējoši attiecībā uz veselības aizsardzības, drošības un sociālajiem nosacījumiem, tostarp tiesību normas par vadīšanas ilgumu, kā arī strādājošo un patērētāju tiesībām, kas paredzētas Direktīvas 95/18/EK 6. un 12. pantā.~~

↓ jauns

(16) Vilcienu apkalpju sertifikācija bieži vien ir nepārvarams šķērslis jaunpienācējiem. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas paredzējuši darboties attiecīgajā tīklā, ir iespējas izmantot materiāli tehnisko bāzi vilcienu apkalpju apmācībai un sertifikācijai, kas nepieciešamas saskaņā ar valstu noteikumos paredzētajām prasībām.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 17. apsvērums
(pielāgots)

~~Visu infrastruktūras pārvaldītāju galvenā atbildība ir par sava dzelzeļa tīkla konstrukcijas drošību, remontu un ekspluatāciju. Līdztekus dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijai par drošības prasību ievērošanu infrastruktūras pārvaldītājiem jāsaņem drošības apstiprinājums no drošības uzraudzības iestādes attiecībā uz to drošības pārvaldības sistēmu un citiem noteikumiem.~~

↓ jauns

(17) Par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai vajadzētu būt sertificētai preču vagonu tehniskās apkopes veikšanai. Ja struktūra, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi, ir infrastruktūras pārvaldītājs, šai sertifikācijai vajadzētu būt iekļautai drošības sertifikācijas procedūrā. Šādai struktūrai izsniegtajam sertifikātam vajadzētu garantēt, ka šīs direktīvas tehniskās apkopes prasības tiek izpildītas attiecībā uz katru preču vagonu, par kura tehnisko apkopi attiecīgā struktūra ir atbildīga. Šim sertifikātam vajadzētu būt derīgam visā Savienībā, un tas būtu jāizsniedz iestādei, kas ir spējīga veikt šādas struktūras izveidotas tehniskās apkopes sistēmas 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 Savienībā.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 18. apsvērums
(pielāgots)

~~Dalībvalstīm jāpalīdz pretendentiem, kas vēlas iekļūt tirgū kā dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi. Jo īpaši tām jāsniedz informācija un bez kavēšanās jāpieņem lēmumi par drošības sertifikācijas pieteikumiem. Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz starptautiskos pārvadājumu pakalpojumus, ir svarīgi, lai šīs procedūras dalībvalstīs būtu līdzīgas. Lai gan tuvākajā laikā drošības sertifikātā būs katrai valstij specifiskas daļas, taču jābūt iespējām saskaņot daļas, kas ir tiem kopīgas, un jārada priekšnoteikumi tā vienota parauga izveidošanai.~~

↓ jauns

(18) Valstu drošības iestāžu organizācijai, juridiskajai struktūrai un lēmumu pieņemšanai vajadzētu būt pilnīgi neatkarīgai no visiem dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un iepirkuma struktūrām. Tām vajadzētu veikt savus uzdevumus atklātā un nediskriminējošā veidā un sadarboties ar Aģentūru, lai izveidotu vienotu dzelzeļa telpu, un saskaņot lēmumu pieņemšanas kritērijus. Efektivitātes uzlabošanai divas vai vairākas dalībvalstis drīkst pieņemt lēmumu apvienot savu attiecīgo valsts drošības iestāžu personālu un resursus.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 19. apsvērums
(pielāgots)

~~Vileienu apkalpju sertifikācija un atļauju saņemšana ritošā sastāva ekspluatācijai dažādu valstu dzelzeļa tīklos bieži vien rada nepārvaramas barjeras jaunpienācējiem tirgū. Dalībvalstīm jānodrošina, ka dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesnieguši sertifikācijas pieteikumu, ir iespējas izmantot materiāli tehnisko bāzi vileienu apkalpju apmācībai un sertifikācijai, kas nepieciešamas saskaņā ar valstu noteikumos paredzētajām prasībām. Atļauju saņemšanai ritošā sastāva ekspluatācijai jāizstrādā vienota procedūra.~~

↓ jauns

(19) Ja valsts drošības iestādei pieprasa uzraudzīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kas reģistrēts citā dalībvalstī, Aģentūrai par to būtu jāinformē pārējās attiecīgās valstu drošības iestādes un būtu jānodrošina nepieciešamā uzraudzības pasākumu koordinēšana.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 20. apsvērums
(pielāgots)

~~Vilcienu vadītāju un par drošības uzdevumiem atbildīgo vilciena apkalpes locekļu darba un atpūtas periodi būtiski ietekmē dzelzceļa sistēmas drošību. Uz šiem aspektiem attiecas Līguma 137. un 139. pants, un par jautājumiem, kas ar tiem saistīti, starp sociālajiem partneriem jau notiek sarunas saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK izveidotajā Nozaru dialogu komitejā¹³.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 21. apsvērums
(pielāgots)

~~Drošas dzelzceļu sistēmas izveidošanai Kopienā ir nepieciešami saskaņoti nosacījumi, pēc kuriem izsniedz attiecīgās licences vilcieniem un apkalpes locekļiem, kuru pienākumos ietilpst ar kustības drošību saistīti uzdevumi, un par kuriem Komisija ir paziņojusi par nodomu tuvākajā laikā ierosināt pieņemt papildus tiesību aktus. Kvalifikācija apkalpes locekļiem, kuru pienākumos ietilpst ar drošībai vajadzīgo uzdevumu veikšana, jau ir noteikta ar Direktīvām 96/48/EK un 2001/16/EK.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 22. apsvērums
(pielāgots)

~~Pamatojoties uz jaunajiem, vienotajiem dzelzceļa drošību reglamentējošiem noteikumiem, visās dalībvalstīs dzelzceļu drošības reglamentēšanai un uzraudzībai jāizveido attiecīgas iestādes. Lai veicinātu šo iestāžu sadarbību Kopienas līmenī, tām jāuztie vienādi minimālie uzdevumi un pienākumi. Valstu drošības iestādēm jāpiešķir ļoti liela neatkarība. Tām jāveic savi uzdevumi atklāti un nediskriminējošā veidā, lai palīdzētu izveidot vienotu Kopienas dzelzceļu sistēmu un sadarbotos, lai koordinētu to lēmumu pieņemšanas kritērijus, jo īpaši attiecībā uz to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju, kas sniedz starptautiskos pārvadājumu pakalpojumus.~~

¹³

Komisijas 1998. gada 20. maija Lēmums 98/500/EK par Nozaru dialogu komiteju izveidošanu sociālo partneru dialoga veicināšanai Eiropas līmenī (OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.).

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 23. apsvērums
(pielāgots)

~~(220)~~ Smagi nelaimes gadījumi uz dzelzceļiem notiek reti. Tomēr tiem var būt postošas sekas, un tie var radīt sabiedrībā bažas par dzelzceļu sistēmas drošību. Lai novērstu to atkārtošanos, visi šādi nelaimes gadījumi ir jāizmeklē no drošības viedokļa un izmeklēšanas rezultāti jā dara zināmi sabiedrībai. Citi negadījumi un starpgadījumi ☒ arī būtu jāizmeklē no drošības viedokļa, kad tie ☒ var būt nopietni smagu nelaimes gadījumu priekšvēstneši, kas arī visos gadījumos, kad tas vajadzīgs, jāizmeklē no drošības viedokļa.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 24. apsvērums
(pielāgots)

~~(2421)~~ Starpgadījumu drošības izmeklēšana ☒ būtu ☒ jāveic atsevišķi no to juridiskās izmeklēšanas, un ☒ būtu ☒ jānodrošina pierādījumiem un lieciniekiem. Tā jāveic organizācijai, kas darbojas pastāvīgi un ir neatkarīga no dzelzceļu sektorā iesaistītajiem dalībniekiem. Šai organizācijai jādarbojas tā, lai tiktu novērsti iespējamie interešu konflikti un iesaistīšanās notikumos, kas tiek izmeklēti; jo īpaši tās darbības neatkarība nedrīkst tikt ierobežota gadījumos, kad organizatoriski vai juridiskajā struktūrā tā ir cieši saistīta ar valsts drošības iestādi vai dzelzceļa regulatoru. Izmeklēšana tai jāveic, ievērojot iespējami lielāku atklātumu. Katram izmeklējamajam gadījumam izmeklēšanas iestādei jāizveido attiecīga izmeklēšanas grupa ar atbilstošu kompetenci, kas vajadzīga tiešo un netiešo cēloņu atklāšanai.

↓ jauns

(22) Lai uzlabotu izmeklēšanas iestādes darbības efektivitāti un palīdzētu tai pildīt savus pienākumus, izmeklēšanas iestādei būtu jānodrošina savlaicīga piekļuve avārijas vietai, ja nepieciešams, labā sadarbībā ar tiesu iestādi. Izmeklēšanas pārskatos, atzinumos un ieteikumos ir būtiska informācija, kas vajadzīga dzelzceļu drošības turpmākai paaugstināšanai, un tā būtu jā dara zināma sabiedrībai pieejama Savienības līmenī. Adresātiem būtu jāizpilda ieteikumi par drošību, un par veiktajiem pasākumiem tiem būtu jāsniedz pārskats izmeklēšanas iestādei.

(23) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs direktīvas noteikumu pārkāpumiem, un būtu jānodrošina, lai tās tiktu īstenotas. Minētajām sankcijām vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

(24) Šajā direktīvā paredzēto pasākumu mērķi, proti, pasākumu koordinācija dalībvalstīs, lai regulētu un uzraudzītu drošību, izmeklētu nelaimes gadījumus un noteiktu kopīgus drošības mērķus, kopīgas drošības metodes, kopīgus drošības rādītājus un kopīgas prasības vienotajiem drošības sertifikātiem, dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt, un to var labāk sasniegt Savienības līmenī, tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 25. apsvērums
(pielāgots)

~~Izmeklēšanas pārskatos, atzinumos un ieteikumos ir būtiska informācija, kas vajadzīga dzelzeļu drošības turpmākai paaugstināšanai, un tā jādara sabiedrībai pieejama Kopienas līmenī. Ieteikumi par drošību jāizpilda adresātiem, kam par veiktajiem pasākumiem jāsniedz pārskats izmeklēšanas organizācijai.~~

↓ jauns

- (25) Lai papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus šīs direktīvas elementus, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu attiecībā uz kopīgajām drošības metodēm un to pārskatīšanu un attiecībā uz kopīgo drošības rādītāju un kopīgo drošības mērķu pārskatīšanu. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstoša attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (26) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, Komisijai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras attiecībā uz prasībām drošības pārvaldības sistēmai un tās elementiem, attiecībā uz struktūru, kas atbildīgas par preču vagonu tehnisko apkopi, sertificēšanas sistēmas pārskatīšanu un tās paplašināšanu, ietverot citu ritošo sastāvu, un attiecībā uz avāriju un starpgadījumu izmeklēšanas pārskata galvenā satura pārskatīšanu. Minētās pilnvaras vajadzētu izmantot atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹⁴.
- (27) Pienākums transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos būtu jāattiecina tikai uz tiem noteikumiem, kuri, salīdzinot ar iepriekšējo direktīvu, paredz būtiskus grozījumus. Pienākums transponēt noteikumus, kas nav grozīti, izriet no iepriekšējās direktīvas.
- (28) Šai direktīvai nevajadzētu skart dalībvalstu pienākumu attiecībā uz termiņiem Direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos, kas noteikti IV pielikuma B daļā,

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 26. apsvērums
(pielāgots)

~~Paredzētās rīcības mērķi, konkrēti, pasākumu koordinācija dalībvalstīs, lai regulētu un uzraudzītu drošību, izmeklētu nelaimes gadījumus un Kopienas līmenī noteiktu kopīgus drošības mērķus, kopīgas drošības metodes, kopīgus drošības indikatorus un drošības sertifikātu vienotas prasības, dalībvalstīs nevar sasniegt atsevišķi, un tāpēc rīcības mēroga dēļ ir labāk sasniedzami Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā izklāstīto proporcionalitātes principu šī direktīva neparedz neko vairāk par to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.~~

¹⁴ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 27. apsvērums
(pielāgots)

~~Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto izpildpilnvaru īstenošanas procedūru¹⁵.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 28. apsvērums
(pielāgots)

~~Šī direktīva ir vērsta uz Kopienas tiesību aktu pārkaršanu un apkopošanu ar dzelzeļu drošību saistītajos jautājumos. Tāpēc dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas noteikumi, kas līdz šim bija norādīti Direktīvā 2001/14/EK, līdz ar visām norādēm uz drošības sertifikāciju ir jāatceļ. Direktīvā 95/18/EK ir prasības par ekspluatācijas personāla drošības kvalifikāciju un par ritošā sastāva drošību, kas tagad iekļautas šīs direktīvas prasībās par drošības sertifikāciju, un tāpēc vairs nevar būt licencēšanas prasību daļa. Lai saņemtu atļauju piekļuvei dzelzeļa infrastruktūrai, licencētiem dzelzeļa pārvadājuma uzņēmumiem ir jāiegūst drošības sertifikāts.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp., 29. apsvērums
(pielāgots)

~~Dalībvalstīm jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs direktīvas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, lai tās tiktu īstenotas. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Mērķis

~~Šīs direktīvas mērķis ir~~ Šajā direktīvā ir paredzēti noteikumi, lai nodrošinātu drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu uz ~~Kopienas~~ Savienības dzelzceļiem un atvieglotu pieeju dzelzeļa pārvadājumu pakalpojumu tirgum:

- a) saskaņojot reglamentējošo struktūru dalībvalstīs;

¹⁵ ~~OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.~~

- b) nosakot ~~to~~ dzelzceļu sistēmas dalībnieku kompetenci;
- c) izstrādājot kopīgus drošības mērķus un kopīgas drošības metodes, lai ~~labāk saskaņotu~~ pakāpeniski zustu vajadzība pēc valstu noteikumiem;
- d) nosakot valsts drošības iestādes, kā arī nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas organizācijas izveidošanu ~~visās~~ visām dalībvalstīm;
- e) nosakot vienotus dzelzceļu drošības pārvaldības, regulējuma un pārraudzības principus.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz dalībvalstu dzelzceļu sistēmu, ko var sadalīt strukturālās un ~~eksploatacijas~~ funkcionālās apakšsistēmās. Tajā noteiktas prasības sistēmas drošībai kopumā, tostarp infrastruktūras pārvaldības un kustības vadības drošībai, un prasības par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu , ~~un~~ infrastruktūras pārvaldītāju un citu dzelzceļu sistēmas dalībnieku sadarbību.

2. Šīs direktīvas darbības jomā neietver šādas sistēmas:

~~Dalībvalstis pasākumos, ko tās pieņem šīs direktīvas ieviešanai, var neiekļaut:~~

- a) metro, tramvajus un ~~citas~~ vieglā dzelzceļa transporta sistēmas;
- b) tīklus, kas ir funkcionāli nodalīti no pārējās dzelzceļu sistēmas un paredzēti tikai vietējai, pilsētas vai piepilsētas pasažieru satiksmei, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kas darbojas tikai šādos tīklos;

3. Dalībvalstis to pasākumu darbības jomā, ar kuriem īsteno šo direktīvu, drīkst neietvert:

~~a) privātīpašumā esošu dzelzceļa infrastruktūru un ritekļus, ko izmanto tikai šādā infrastruktūrā , kas pastāv vienīgi tās īpašnieka vajadzībām, lai veiktu viņa paša kravu pārvadājumus;~~

~~b) infrastruktūru un ritekļus, ko izmanto tikai vietējiem, vēsturiskiem vai tūrisma mērķiem.~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 1. punkts

~~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 darbinieus, transportlīdzekļus un personālu.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

3. pants

Definīcijas

Šai direktīvā izmanto šādas definīcijas:

~~a) “dzelzeļa sistēma” ir strukturālo un ekspluatācijas apakšsistēmu kopums, kā noteikts Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK, kā arī sistēmas pārvaldība un ekspluatācija kopumā;~~

⇓ jauns

a) “dzelzeļu sistēma” ir Savienības dzelzeļu sistēma, kā definēts Direktīvas [xx par dzelzeļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā] 2. pantā;

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~b) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir organizācija vai uzņēmums, kas konkrēti atbild par dzelzeļa infrastruktūras vai tās daļas izveidošanu un uzturēšanu, kā noteikts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, un var ietvert arī infrastruktūras vadības un drošības sistēmu pārvaldību. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus visā tīklā vai tīkla daļā var uztieēt veikt dažādām organizācijām vai uzņēmumiem;~~

⇓ jauns

b) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir infrastruktūras pārvaldītājs, kā definēts Direktīvas 2001/14/EK¹⁶ 2. pantā;

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

c) “dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums” ir dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, kā noteikts Direktīvas 2001/14/EK ⇒ 2. pantā ⇐, vai cits valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru dzelzeļa pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šim uzņēmumam ir jānodrošina vilce;

d) “savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS)” ir specifikācija, kas noteikta katrai apakšsistēmai vai apakšsistēmas daļai, lai tiktu ievērotas būtiskās prasības un nodrošināta Eiropas ātrgaitas un parasto dzelzeļu tīklu sistēmas savstarpējā izmantojamība, kā noteikts ⇒ Direktīvas xx par dzelzeļu sistēmas savstarpēju izmantojamību 2. pantā ⇐ Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK;

e) “kopīgie drošības mērķi (CST)” nozīmē drošības līmeņus, kas vismaz jāsasniedz dažādām dzelzeļu sistēmas daļām (piemēram, parasto dzelzeļu sistēmai, ātrgaitas dzelzeļu sistēmai, gariem dzelzeļa tuneliem vai dzelzeļa līnijām, ko izmanto tikai kravu transportam) un sistēmai kopumā, un ko nosaka ar pieņemama riska kritērijiem;

~~f) “kopīgas drošības metodes (CSM)” ir metodes, kas jāizstrādā, lai aprakstītu, kā novērtējami drošības līmeņi, drošības mērķu sasniegšana un citu drošības prasību ievērošana;~~

¹⁶ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.

- ☒ f) “kopīgas drošības metodes (CSM)” ir metodes, kas apraksta, kā novērtējami drošības līmeņi, drošības mērķu sasniegšana un citu drošības prasību ievērošana; ☒
- g) “☒ valsts ☒ drošības iestāde” ir valsts iestāde, kurai uzticētie uzdevumi ir saistīti ar dzelzceļu drošību saskaņā ar šo direktīvu, vai ~~divu valstu izveidota jebkura~~ iestāde, kurai ~~attiecas~~ ☒ vairākas ☒ dalībvalstis šos uzdevumus uzticējušas, lai nodrošinātu ~~specializēto pārrobežu infrastruktūru~~ vienotu drošības režīmu;
- h) “valstu ~~drošības~~ noteikumi” ir visi ☒ saistošie ☒ noteikumi par dzelzceļu drošības ☒ vai tehniskajām ☒ prasībām, kas pieņemti dalībvalsts līmenī un kas attiecas uz ~~vairākiem~~ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem neatkarīgi no iestādes, kas tos izdevusi;
- i) “drošības pārvaldības sistēma” ir struktūra un pasākumi, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums noteicis, lai garantētu savas darbības drošību;
- j) “atbildīgais izmeklētājs” ir persona, kas atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli;
- k) “nelaimes gadījums” ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums vai īpaša šādu notikumu virkne ar kaitīgām sekām; nelaimes gadījumus iedala šādi: sadursmes, noiešana no sliedēm, avārijas uz pārbrauktuvēm, nelaimes gadījumi ar cilvēkiem, ko izraisa kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēki u.c.;
- l) “smaga avārija” ir vilcienu sadursme vai noiešana no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks vai rada nopietnus miesas bojājumus vismaz pieciem cilvēkiem, vai nodara lielu kaitējumu ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi, kā arī citas līdzīgas avārijas, kurām ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļu drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; ☒ iepriekš minētais ☒ “lielais zaudējums” ir zaudējumi, kurus izmeklēšanas iestāde uzreiz novērtē kopumā vismaz par EUR 2 milj.;
- m) “starpgadījums” ir jebkāds notikums, izņemot nelaimes gadījumu vai smagu avāriju, kas saistīts ar vilcienu kustību un kam ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību;
- n) “izmeklēšana” ir process, ko veic nelaimes gadījumu un starpgadījumu novēršanai, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana, ieskaitot cēloņu noteikšanu, un vajadzības gadījumos arī drošības ieteikumu izstrādāšana;
- o) “cēloņi” ir rīcība, trūkumi, notikumi un apstākļi vai to kombinācija, kas izraisījusi nelaimes gadījumu vai starpgadījumu;
- ~~p) “Aģentūra” ir Eiropas Dzelzceļa aģentūra, Kopienas iestāde, kas nodarbojas ar dzelzceļu drošības un savstarpējās izmantojamības jautājumiem;~~

↓ jauns

p) „vieglais dzelzceļš” ir pilsētas un/vai piepilsētas dzelzceļa transporta sistēma, kam ir mazāka kapacitāte un mazāki ātrumi nekā smagā dzelzceļa un metro sistēmām, bet lielāka kapacitāte un lielāki ātrumi nekā tramvaja sistēmām. Vieglā dzelzceļa sistēmas var izmantot savas atsevišķas līnijas vai izmantot ceļu kopīgi ar autosatiksmi, un parasti to ritekļi nav savstarpēji apmaināmi ar tālsatiksmes pasažieru vai kravas satiksmi;

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

q) “pilnvarotas iestādes” ir iestādes, kas atbildīgas par atbilstības novērtēšanu vai savstarpējās izmantojamības komponentu lietošanas piemērotības novērtēšanu, vai par ~~EK~~ “EK” procedūras novērtēšanu apakšsistēmu verificēšanai, ~~kā noteikts Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK;~~

r) “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir atsevišķi komponenti vai komponentu grupas, agregāta daļas vai iekārtu agregāti, kas iekļauti apakšsistēmās vai paredzēti iekļaušanai apakšsistēmās, un no kuriem tieši vai netieši ir atkarīga ~~ātrgaitas dzelzeļu vai parasto dzelzeļu sistēmas savstarpējā izmantojamība, kā noteikts~~ ⇒ Direktīvas xx par dzelzeļu sistēmas savstarpēju izmantojamību 2. pantā ~~↵ Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK. Ar jēdzienu “komponents” apzīmē gan materiālas lietas, gan arī nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 2. punkts
(pielāgots)
⇒ jauns

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~~ ⇒ ritekļu valsts reģistrā, kas minēts ~~↵ (VRR), kas paredzēts 33. pantā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs)~~ ~~↵ Direktīvas XX~~ ~~↵ par Kopienas dzelzeļu sistēmas savstarpēju izmantojamību~~ ~~↵ 43. pantā~~ ~~↵ (pārstrādāta)¹⁷, (turpmāk “Dzelzeļu savstarpējas izmantojamības direktīva”);~~

t) “par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra” ir struktūra, kas ir atbildīga par ritekļa tehnisko apkopi un ir reģistrēta ~~↵~~ ritekļu valsts reģistrā ~~↵ VRR;~~

u) “riteklis” ir dzelzeļa ~~transportlīdzeklis~~ riteklis, kas pa dzelzeļa līnijām pārvietojas uz saviem riteņiem – ar vilci vai bez vilces ⇒ fiksētā vai maināmā sastāvā ~~↵~~. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām ~~vai šādu apakšsistēmu daļām;~~

↓ jauns

v) “ražotājs” ir jebkura privātpersona vai juridiska persona, kas ražo savstarpējas izmantojamības komponentu vai apakšsistēmu vai ir pasūtījis tās konstruēšanu vai ražošanu un tirgo to ar savu vārdu vai preču zīmi;

w) “nosūtītājs” ir uzņēmums, kas nosūta preces vai nu savā vai trešās puses vārdā;

x) “iekrāvējs” ir jebkurš uzņēmums, kas vagonā vai konteinerā iekrauj iepakotas preces, tostarp bīstamas kravas, nelielus konteinerus vai pārvietojamas cisternas, vai kas vagonā iekrauj konteineru, beramkravas konteineru, vairākelementu gāzes konteineru vai pārvietojamu cisternu;

¹⁷ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

y) "uzpildītājs" ir jebkurš uzņēmums, kas preces, tostarp bīstamas kravas, iekrauj cisternā (cisternvagonā, vagonā ar noņemamu cisternu, pārvietojamā cisternā vai cisternkonteinerā), vagonā, lielā konteinerā vai mazā konteinerā pārvadāšanai bez taras vai iekrauj tās tvertņu grupas vagonā vai vairākelementu gāzes konteinerā.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

II NODAĻA

DROŠĪBAS PILNVEIDOŠANA UN PĀRVALDĪBA

4. pants

⇒ Dzelzceļu sistēmas dalībnieku loma dzelzceļu drošības pilnveidošanā un paaugstināšanā ⇐

~~Dzelzceļa drošības pilnveidošana un paaugstināšana~~

1. Dalībvalstis ⇐ un Aģentūra ⇐ nodrošina, ka kopumā tiek uzturēta dzelzceļu drošība, un gadījumos, kad tas ir praktiski iespējams, to pastāvīgi paaugstina, piešķirot prioritāti smagu avāriju novēršanai un ņemot vērā ~~Kopienas~~ Savienības tiesību normu pilnveidošanu, zinātnes un tehnikas attīstību.

~~Dalībvalstis nodrošina, ka tiek pieņemti drošības noteikumi, kas tiek ieviesti un piemēroti atklāti un nediskriminējošā veidā, veicinot vienotas Eiropas dzelzceļu transporta sistēmas izveidi.~~

~~2. Dalībvalstis nodrošina, ka pasākumus, kas vērsti uz dzelzceļa drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu, tiek ievērota sistēmiska pieeja.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
→₁ 2008/110/EK 1. panta
3. punkts
⇒ jauns

2. Dalībvalstis nodrošina, ka par dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas drošību un ar to saistītās bīstamības samazināšanu ir atbildīgi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, tiem uzdodot:

- ievieš bīstamības samazināšanai nepieciešamos pasākumus, vajadzības gadījumos tiem savstarpēji sadarbojoties;
- ~~lai~~ ieviestu Savienības un valsts drošības noteikumus un standartus;
- saskaņā ar šo direktīvu ieviestu drošības pārvaldības sistēmas.

Neskarot civiltiesisko atbildību saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktos noteiktajām prasībām, visi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ir atbildīgi par sistēmas savu daļu un tās ekspluatācijas drošību, tostarp arī par materiālu un pakalpojumu sagādi, tiešajiem lietotājiem, klientiem, iesaistītajiem darbiniekiem un trešām pusēm. ⇐ Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmās ņem vērā arī riskus, kas saistīti ar trešo pušu darbību. ⇐

34. Neskarot Ražotāju, remontuzņēmumu, vagonu īpašnieku, →₁ turētāji ←, pakalpojumu sniedzēju un iepirkuma piešķirēja atbildību ☒ nodrošina, ka ☒ to piegādātais par piegādāto ritošais sastāvs, iekārtas, piederumiem, un ierīcēm un pakalpojumi, tiem jāatbilst noteiktajām prasībām un noteiktajiem lietošanas nosacījumiem tā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji tos varētu droši izmantot.

↓ jauns

4. Visi dalībnieki, kam ir atbilstoša loma drošības operācijās, īsteno nepieciešamos riska ierobežošanas pasākumus, vajadzības gadījumā savstarpēji sadarbojoties. Papildus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem šādi dalībnieki ir:

- (a) par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūras;
- (b) nosūtītāji, iekrāvēji un uzpildītāji, no kuriem ir atkarīgs iekraušanas operāciju drošums;
- (c) ražotāji, kas ir atbildīgi par drošu dzelzceļa ritekļu, to daļu, elementu vai mezglu, dzelzceļa infrastruktūras, energoapgādes un sliežu ceļu kontroles un vadības iekārtu konstruēšanu un ražošanu, kā arī par to, lai izdotu riteklim piesaistītu iepriekšēju tehniskās apkopes dokumentāciju.

5. Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs un par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra nodrošina, ka to darbu uzņēmēji īsteno riska ierobežošanas pasākumus. Šajā nolūkā katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs un par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra izmanto kopīgās pārraudzības procesu metodes, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 1078/2012¹⁸. To darbu uzņēmēji šo procesu piemēro, izmantojot līgumsaistības. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras pēc Aģentūras vai valsts drošības iestādes pieprasījuma dara zināmas savas līgumsaistības.

6. Jebkurš dzelzceļu sistēmas dalībnieks, kas konstatē drošības risku saistībā ar defektiem un konstrukcijas neatbilstībām vai tehniskā aprīkojuma atteicēm, tostarp strukturālo apakšsistēmu defektiem, neatbilstībām un atteicēm, par šiem riskiem informē pārējās iesaistītās puses, lai tās varētu veikt visas nepieciešamās koriģējošās darbības, lai nodrošinātu dzelzceļu sistēmas nepārtrauktu atbilstību drošības rādītājiem.

7. Ja starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem notiek ritekļu apmaiņa, visi dalībnieki apmainās arī ar visu informāciju, kas nepieciešama to drošai ekspluatācijai. Šādā informācijā iekļauj informāciju par ritekļa stāvokli un vēsturi, tehniskās apkopes dokumentu elementus, iekraušanas operāciju izsekojamības dokumentus un pavadzīmes. Tā ir pietiekami detalizēta, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums varētu novērtēt ar ritekļa ekspluatāciju saistītos riskus.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

5. pants

Kopīgie drošības indikatori

¹⁸ OV L 320, 17.11.2012., 8. lpp.

1. Lai atvieglotu kopīgo drošības mērķu (CST) sasniegšanas novērtēšanu un paredzētu dzelzceļu drošības uzraudzību un vispārīgu pilnveidošanos, dalībvalstis vāc informāciju par kopīgajiem drošības indikatoriem, izmantojot valstu drošības iestāžu 18. pantā minētos gada pārskatus.

~~Pirmais pārskata gads par kopīgajiem drošības indikatoriem ir 2006. gads; tie jānorāda nākamā gada pārskatā.~~

Kopīgie drošības indikatori jāizstrādā, kā noteikts I pielikumā.

↓ jauns

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu attiecībā uz I pielikuma pārskatīšanu, jo īpaši nolūkā atjaunināt kopīgos drošības indikatorus, lai ņemtu vērā tehnisko progresu un koriģētu kopīgās metodes nelaimes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai.

↓ 2008/110/EK 1. panta 4. punkts
(pielāgots)

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

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

6. pants

Kopīgas drošības metodes

↓ 2008/110/EK, 1. panta
5. punkta a) apakšpunkts
(pielāgots)

~~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.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

~~2. Kopīgo drošības metožu projektus un pārskatīto kopīgo drošības metožu projektus izstrādā Aģentūra pēc mandātiem, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.~~

~~Sastādot kopīgo drošības metožu projektus, jāizskata dalībvalstu esošās metodes.~~

~~31. Kopīgās drošības metodes apraksta, kā novērtēt drošības līmeni ~~līmeni~~ līmeņus un drošības mērķu sasniegšanu, kā arī atbilstību citām drošības prasībām ~~un ievērošanu~~, izstrādājot un nosakot:~~

- a) riska noteikšanas un novērtēšanas metodes;
- b) metodes, pēc kurām novērtēt saskaņā ar 10. un 11. pantu izdotajos drošības sertifikātos un drošības atļaujās noteikto prasību ievērošanu,

~~un~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 5. punkta
b) apakšpunkts

~~e) metodes, eiktāl uz tām neattiecas SIFS, pēc kurām pārbaudīt, ka dzelzeļa sistēma darbojas un tiek uzturēta, ievērojot attiecīgās būtiskās prasības.~~

↓ jauns

- c) uzraudzības metodes, kuras jāpiemēro valstu drošības iestādēm, un pārraudzības metodes, kas jāpiemēro dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrām;
- d) citas metodes, kas aptver drošības pārvaldības sistēmas procesu, kas jāaskaņo Savienības līmenī.

↓ 2008/110/EK 1. panta 5. punkta
c) apakšpunkts

~~4. Kopīgās drošības metodes regulāri jāpārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi, kā arī vispārējo dzelzeļa 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.~~

↓ jauns

2. Komisija piešķir Aģentūrai mandātu sagatavot 1.d) punktā minēto jauno kopīgo drošības metožu projektu, pārskatīt un atjaunināt visas kopīgās drošības metodes, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību un sociālās prasības, un sniegt Komisijai attiecīgus ieteikumus.

Sagatavojot ieteikumus, Aģentūra ņem vērā lietotāju un ieinteresēto personu viedokli. Ieteikumos ietver ziņojumu par šādas apspriedes rezultātiem un ziņojumu, kurā novērtēta jauno pieņemamo kopīgo drošības metožu ietekme.

3. Kopīgās drošības metodes regulāri pārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi, kā arī dzelzeļu drošības vispārējo pilnveidošanos, nolūkā kopumā saglabāt un, ja praktiski iespējams, nemitīgi uzlabot drošību.

4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, kuros nosaka kopīgās drošības metodes un pārskatītās kopīgās drošības metodes.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

5. Dalībvalstis izdara vajadzīgos savu ~~drošības~~ noteikumu grozījumus, ņemot vērā pieņemtās kopīgās drošības metodes un to pārskatīšanu.

7. pants

Kopīgie drošības mērķi

~~1. Kopīgos drošības mērķus izstrādā, pieņem un pārskata, ievērojot šajā pantā noteiktās procedūras.~~

~~2. Kopīgo drošības mērķu projektus un pārskatīto kopīgo drošības mērķu projektus izstrādā Aģentūra pēc mandātiem, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 6. punkta
a) apakšpunkts (pielāgots)

~~3. Pirmo kopīgo drošības mērķu kopuma projektu pamatā ir dalībvalstu esošie mērķi un drošības raksturlielumi, un tiem jānodrošina, ka nevienas dalībvalsts dzelzeļu sistēmā esošie drošības raksturlielumi netiek pazemināti. Līdz 2009. gada 30. aprīlim tos pieņem Komisija, 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.~~

~~Otrs kopīgo drošības mērķu kopuma projekts jāpieņem, 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. Šo pasākumu, kas paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 27. panta 2.a punktā.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~1.4.~~ Kopīgajos drošības mērķos nosaka minimālos drošības līmeņus, kas katrā dalībvalstī jāsasniedz sasniedzami dzelzeļu sistēmas atsevišķajām daļām un sistēmai kopumā, ko izsaka ar šādiem pieņemamās bīstamības kritērijiem:

- (a) individuālais risks pasažieriem, personālam, ieskaitot arī līgumus noslēgušo uzņēmumu personālu, pārbrauktuvju izmantotājiem un citiem, un, neskarot esošos valstu un starptautiskos tiesību aktus, nepiederošo personu individuālais risks dzelzeļa ēkās un teritorijās;
- (b) sabiedrības riska faktori.

↓ jauns

2. Komisija piešķir Aģentūrai mandātu sagatavot pārskatīto kopīgo drošības mērķu projektu un sniegt Komisijai attiecīgus ieteikumus.

3. Kopīgos drošības mērķus regulāri pārskata, ņemot vērā dzelzeļu drošības globālo attīstību. Pārskatītie kopīgie drošības mērķi atspoguļo prioritāšu jomas, kurās drošība vēl jāpaaugstina.

4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 26. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem nosaka pārskatītos kopīgos drošības mērķus.

↓ 2008/110/EK 1. panta 6. punkta
b) apakšpunkts (pielāgots)

~~5. Kopīgie drošības mērķi regulāri jāpārskata, ņemot vērā dzelzeļu drošības globālo attīstību. 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.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~5.6~~ Dalībvalstis izdara visus vajadzīgos savu ~~drošības~~ noteikumu grozījumus, lai sasniegtu vismaz kopīgajos drošības mērķos un pārskatītajos kopīgajos drošības mērķos noteikto minimālo līmeni, ievērojot tiem pievienotos ieviešanas laika grafikus. Šos noteikumus tās paziņo Komisijai saskaņā ar 8. pantu ~~3. punktu~~.

8. pants

Valstu drošības noteikumi

~~Istenojot šo direktīvu, dalībvalstis pieņem savus drošības noteikumus, kas ir saistoši, un nodrošina to publicēšanu un pieejamību visiem infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, drošības sertifikāta un drošības atļaujas pieprasītājiem visām ieinteresētajām pusēm skaidri saprotamā valodā.~~

↓ jauns

1. Dalībvalstis drīkst noteikt jaunus valsts noteikumus tikai šādos gadījumos:

- a) ja noteikumus, kas attiecas uz spēkā esošajām drošības metodēm, neaptver kopīgās drošības metodes;
- b) kā ārkārtas preventīvu pasākumu, jo īpaši pēc avārijas.

Dalībvalstis nodrošina, ka valstu noteikumos ir ņemta vērā nepieciešamība pēc sistēmiskas pieejas.

2. Ja dalībvalsts ir paredzējusi ieviest jaunu valsts noteikumu, tā par šā noteikuma projektu paziņo Aģentūrai un Komisijai, izmantojot piemērotu IT sistēmu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. .../... [Regula par Aģentūru] 23. pantu.

3. Ja Aģentūrai kļūst zināms kāds paziņots vai nepaziņots valsts noteikums, kas kļuvis lieks vai ir pretrunā ar kopīgajām drošības metodēm vai citiem Savienības tiesību aktiem, kas pieņemti pēc minētā valsts noteikuma piemērošanas, piemēro Regulas (ES) Nr. .../... [Regula par Aģentūru] 22. pantā noteikto kārtību.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka valstu noteikumi ir pieejami bez maksas un valodā, ko saprot visas iesaistītās puses.

5. Uz valsts noteikumiem, kas paziņoti saskaņā ar šo pantu, neattiecas Direktīvā 98/34/EK noteiktā ziņošanas kārtība.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~2. Līdz 2005. gada 30. aprīlim dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem spēkā esošajiem drošības noteikumiem, kā noteikts II pielikumā, norādot to piemērošanas jomu.~~

~~Paziņojumā jāsniedz sīkāka informācija par noteikumu galveno saturu ar norādēm uz juridiskajiem dokumentiem, tiesību aktu veidu un kura iestāde vai organizācija ir atbildīga par to publicēšanu.~~

~~3. Ne vēlāk kā četru gadu laikā pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās Aģentūra izvērtē veidu, kādā valstu drošības noteikumi tiek publicēti un ir pieejami saskaņā ar 1. punktu. Tā sniedz arī atbilstošus ieteikumus Komisijai par šo noteikumu publicēšanu, lai attiecīgā informācija būtu vieglāk pieejama.~~

~~4. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par paziņoto drošības noteikumu grozījumiem un par visiem šādiem jauniem noteikumiem, kas varētu tikt pieņemti, ja vien šie noteikumi nav pilnībā saistīti ar savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju īstenošanu.~~

~~5. Lai īpašus jaunus valstu noteikumus pieņemtu pēc iespējas mazāk un tādējādi novērstu jaunu šķēršļu rašanos, un lai drošības noteikumus pakāpeniski saskaņotu, Komisija seko jaunu noteikumu pieņemšanai dalībvalstīs.~~

~~6. Ja pēc kopīgo drošības mērķu pieņemšanas kāda dalībvalsts paredz pieņemt kādu jaunu drošības noteikumu, kurā paredzētais drošības līmenis ir augstāks par kopīgajos drošības mērķos noteikto, vai arī, ja dalībvalsts gatavojas pieņemt kādu jaunu drošības noteikumu, kam var būt nevēlama ietekme uz citu dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību tās teritorijā, šī dalībvalsts par to savlaicīgi apspriežas ar visām ieinteresētajām pusēm, un piemēro 7. punktā noteikto procedūru.~~

~~7. Dalībvalsts iesniedz Komisijai izskatīšanai drošības noteikuma projektu, pamatojot tā ieviešanas nepieciešamību.~~

~~Ja Komisija konstatē, ka drošības noteikuma projekts neatbilst kopīgajiem drošības mērķiem vai vismaz to sasniegšanai, vai arī, ja tas ir līdzeklis tīšai diskriminācijai vai slēptu ierobežojumu noteikšanai pārvadājumiem starp dalībvalstīm, saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem attiecīgajai dalībvalstij adresētu lēmumu.~~

~~Ja Komisija nopietni apšauba drošības noteikuma projekta atbilstību kopīgajiem drošības mērķiem vai vismaz to sasniegšanai, vai arī, ja uzskata, ka tas ir līdzeklis tīšai diskriminācijai vai slēptu ierobežojumu noteikšanai dzelzceļa pārvadājumiem starp dalībvalstīm, Komisija par to nekavējoties informē attiecīgo dalībvalsti, kura saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru uz sešiem mēnešiem līdz lēmuma pieņemšanai aptur noteikuma pieņemšanu, spēkā stāšanos vai īstenošanu.~~

9. pants

Drošības pārvaldības sistēma

1. Infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izveido savas drošības pārvaldības sistēmas, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa sistēma var sasniegt vismaz kopīgos drošības mērķus, atbilst ~~valsts drošības noteikumiem, kas aprakstīti 8. pantā un II pielikumā,~~ savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās noteiktajām drošības prasībām un ka ir

piemērotas attiecīgās kopīgo drošības mērķu daļas un saskaņā ar 8. pantu paziņotie noteikumi .

2. Drošības pārvaldības sistēma atbilst ~~III pielikumā noteiktajām~~ prasībām ~~un satur tajā norādītos elementus~~, kuru veids, apjoms un citi nosacījumi ir pielāgoti konkrētajam darbības veidam. Tai jānodrošina visu ar infrastruktūras pārvaldnieka vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbību saistīto riska faktoru kontrole, tostarp arī pakalpojumu un materiālu sagāde un līgumslēdzēju uzņēmumu izmantošana. Neskarot esošos valstu un starptautiskos tiesību aktus, gadījumos, kad tas ir vajadzīgs un iespējams, drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā arī bīstamību, ko rada citu personu darbība.

↓ jauns

Komisija izveido drošības pārvaldības sistēmu, izmantojot īstenošanas aktus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 2. punktā.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

3. Infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmās ņem vērā dažādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības ietekmi uz tīklu un paredz noteikumus, kas ļauj darboties visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un valstu ~~drošības~~ noteikumiem, kā arī to drošības sertifikātā noteiktajiem nosacījumiem. ~~Bez tam tai jābūt izveidotai~~ Drošības pārvaldības sistēmas izveido ar mērķi koordinēt infrastruktūras pārvaldītāja operatīvo rīcību ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto tā infrastruktūru.

4. Visiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem katru gadu līdz 30. jūnijam valsts drošības iestādei jāiesniedz gada drošības pārskats par iepriekšējo kalendāra gadu. Drošības pārskatā ir:

- a) informācija, kā īstenoti organizācijas izvirzītie mērķi ar drošību saistītajos jautājumos un drošības pasākumu plānu izpildes rezultāti;
- b) valstu drošības indikatoru un I pielikumā noteikto kopīgo drošības indikatoru pilnveidošana, ciktāl tie attiecas uz konkrēto organizāciju;
- c) iekšējās drošības revīzijas rezultāti;
- d) apsvērumi par dzelzceļa darbības un infrastruktūras pārvaldītāja darbības traucējumiem un trūkumiem, kas varētu attiekties uz valsts drošības iestādi.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.
⇒ jauns

III NODAĻA

DROŠĪBAS SERTIFIKĀCIJA UN ATĻAUJU PIEŠKIRŠANA

10. pants

~~Drošības sertifikāti~~ ⇒ Vienotais drošības sertifikāts ⇐

↓ jauns

1. Piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai piešķir tikai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuriem ir vienotais drošības sertifikāts.

2. Vienoto drošības sertifikātu piešķir Aģentūra, pamatojoties uz pierādījumiem, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu saskaņā ar 9. pantu un atbilst SITS noteiktajām prasībām un citiem attiecīgiem tiesību aktiem, lai varētu kontrolēt riska faktorus un tīklā droši sniegtu transporta pakalpojumus.

3. Vienotajā drošības sertifikātā ir norādīts dzelzceļa operāciju veids un apjoms, uz ko tas attiecas. Tas ir derīgs līdzvērtīgām operācijām visā Savienībā.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~1. Lai saņemtu piekļuves tiesības dzelzceļa infrastruktūrai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāsaņem drošības sertifikāts, kā noteikts šajā nodaļā. Drošības sertifikāts var attiekties uz visu dalībvalsts dzelzceļu tīklu vai arī tikai tā noteiktu daļu.~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 7. punkta
a) apakšpunkts

~~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 faktorus un droši tīklā sniegtu pārvadājumu pakalpojumus.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~2. Drošības sertifikātā ietilpst:~~

~~a) apstiprinājums, kas apliecina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, kā aprakstīts 9. pantā un III pielikumā;~~

~~un~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 7. punkta
b) apakšpunkts

~~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, kā aprakstīts IV pielikumā.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~3. Ja dzelzceļa uzņēmums savu darbību sāk no jauna, dalībvalsts drošības iestāde izdod sertifikātu saskaņā ar 2. punktu.~~

~~Sertifikātā, ko izdod saskaņā ar 2. punktu, jānorāda dzelzceļa pārvadājumu veids un apjoms, uz ko tas attiecas. Sertifikātam, kas izdots saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu, attiecībā uz līdzvērtīgiem dzelzceļa pārvadājumiem jābūt derīgam visā Kopienā.~~

~~4. Drošības iestāde dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno sniegt papildus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, iesniedz šīs valsts papildus sertifikātu, kas vajadzīgs saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu.~~

↓ jauns

4. Trīs mēnešus pirms jebkāda jauna pakalpojuma sniegšanas uzsākšanas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz attiecīgajai valsts drošības iestādei dokumentus, kas apliecina, ka:

- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ievēros darbības noteikumus, tostarp valsts noteikumus, kas tam darīti pieejami saskaņā ar 8. panta 4. punktu, un novērtēs savas darbības drošību, ņemot vērā Komisijas Regulā (EK) Nr. 352/2009¹⁹ noteiktās prasības un visu risku pārvaldībai izmantojot savu drošības pārvaldības sistēmu un veicot visus nepieciešamos pasākumus, lai darbība norisinātos droši;
- b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir veicis nepieciešamos pasākumus sadarbībai un koordinācijai ar tā tīkla(-u) infrastruktūras pārvaldnieku(-iem), kurā(-os) tas plāno darboties;
- c) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir veicis pasākumus, kas nepieciešami pakalpojuma drošai sniegšanai;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir licence, kas izdota saskaņā ar Direktīvu 95/18/EK²⁰;
- e) paredzētās darbības veids un apjoms atbilst tam, kas norādīts uzņēmuma vienotajā drošības sertifikātā.

¹⁹ OV L 108, 29.4.2009., 4. lpp.

²⁰ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp.

Ja valsts drošības iestāde šaubās par viena vai vairāku nosacījumu izpildi, tā no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasa papildu informāciju. Tomēr šāda informācijas apmaiņa nedrīkst apturēt vai aizkavēt darbības uzsākšanu. Ja valsts drošības iestāde gūst pierādījumus, ka viens vai vairāki nosacījumi nav izpildīti, tā šo lietu nodod Aģentūrai, kura veic attiecīgos pasākumus, tostarp sertifikāta atsaukšanu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.
⇒ jauns

5. Vienoto drošības sertifikātus jāatjauno pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieteikuma ne retāk kā reizi piecos gados. Ja būtiski mainījies darbības veids vai apjoms, sertifikāts pilnībā vai daļēji tiek atjaunināts.

Vienotā drošības sertifikāta turētājam nekavējoties jāinformē Aģentūru kompetentā drošības iestāde par visām jebkādam būtiskajām izmaiņām vienotajā drošības sertifikāta attiecīgajā daļā. Bez tam Aģentūrai kompetentajai drošības iestādei jāpaziņo par jaunu personāla kategoriju pieņemšanu darbā un jaunu veidu ritošā sastāva nodošanu ekspluatācijā.

⇒ Aģentūra Drošības iestāde var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulatīvajā pamatā jāpārskata attiecīgā vienotais drošības sertifikāta daļa.

~~6. Ja drošības iestāde konstatē, ka drošības sertifikāta turētājs vairāk neatbilst nosacījumiem, pēc kuriem tā sertifikātu izdevusi, tā atsauce sertifikāta a) un/vai b) daļu, savu lēmumu pamatojot. Drošības iestādei, kas atsaukusi valsts papildus sertifikātu, kas izsniegts saskaņā ar 4. punktu, par savu lēmumu nekavējoties informē drošības iestādi, kura sertifikātu izdevusi saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu.~~

~~Tāpat drošības iestādei jāatsauce drošības sertifikāts arī tad, ja izrādās, ka gadu pēc izdošanas drošības sertifikāta turētājs to nav izmantojis paredzētajā veidā.~~

↓ jauns

6. Ja valsts drošības iestāde konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā pieprasa Aģentūrai sertifikāciju atsaukt. Aģentūra drīkst atsaukt vienoto drošības sertifikātu, pamatojot savu lēmumu. Aģentūra nekavējoties informē visas tās valstu drošības iestādes, kas atbildīgas par tīkliem, kuros darbojas attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.
⇒ jauns

76. ⇒ Aģentūra Drošības iestāde mēneša laikā informē Aģentūru valsts drošības aģentūru par vienotā 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem drošības sertifikāta sertifikātiem izsniegšanu, atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu, ko tā izsniegusi, atjaunojusi, grozījusi vai atsaukusi. Tā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma nosaukumu, adresi, sertifikāta izdošanas datumu, tā darbības jomu un derīguma termiņu, un atsaukšanas gadījumā arī sava lēmuma pamatojumu.

~~7. Līdz 2009. gada 30. aprīlim Aģentūra novērtē drošības sertifikāciju un par to Komisijai iesniedz pārskatu un rekomendācijas par pārejas stratēģiju uz vienotu Kopienas drošības sertifikātu. Komisija pēc ieteikumu saņemšanas pieņem atbilstošu lēmumu.~~

↓ jauns

8. Aģentūra nepārtraukti uzrauga vienoto drošības sertifikātu izdošanas pasākumu efektivitāti un valstu drošības iestāžu veikto pārraudzību un attiecīgos gadījumos sniedz Komisijai uzlabošanas ieteikumus. Ieteikumos var ietvert arī ieteikumu par drošības pārvaldības sistēmas procesu aptverošu kopīgo drošības metodi, kas jāaskaņo Savienības līmenī, kā minēts 6. panta 1. punkta d) apakšpunktā.

↓ jauns

11. pants

Pieteikumi vienoto drošības sertifikātu saņemšanai

1. Pieteikumus vienoto drošības sertifikātu saņemšanai iesniedz Aģentūrai. Aģentūra lēmumu par pieteikumu pieņem bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad ir iesniegta visa vajadzīgā informācija, kā arī Aģentūras pieprasītā papildinformācija. Ja pieteikuma iesniedzējam pieprasa sniegt papildinformāciju, tā ir jāiesniedz nekavējoties.

2. Aģentūra sniedz sīkus norādījumus par to, kā saņemt vienoto drošības sertifikātu. Tā uzskaita visas prasības, kas noteiktas saskaņā ar 10. panta 2. punktu, un publicē visus attiecīgos dokumentus.

3. Pieteikuma iesniegšanas vadlīniju dokumentu, kurā aprakstītas un izskaidrotas prasības vienotā drošības sertifikāta saņemšanai un uzskaitīti nepieciešamie dokumenti, pieteikuma iesniedzējiem dara pieejamu bez maksas. Izplatot šādu informāciju, valstu drošības iestādes sadarbojas ar Aģentūru.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

~~11.~~ 12. pants

Infrastruktūras pārvaldītāju drošības atļaujas

1. Lai infrastruktūras pārvaldītājs drīkstētu pārvaldīt un ekspluatēt dzelzceļa infrastruktūru, tam ir jāsaņem drošības atļauja no tās dalībvalsts ~~un~~ valsts ~~drošības iestādes~~ drošības iestādes, kurā tas ir reģistrēts.

Drošības atļaujā ietilpst:

~~(a)~~ atļauja, kas apliecina infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, kā ~~aprakstīts~~ noteikts 9. pantā ~~un III pielikumā~~, ietverot noteikumus un procedūras to prasību ievērošanai, kas nepieciešamas dzelzceļa infrastruktūras drošai plānošanai, uzturēšanai un ekspluatācijai ~~un atļauja, kas apstiprina infrastruktūras pārvaldītāja noteikumus, kas vajadzīgi īpašu prasību ievērošanai attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras drošu plānojumu, uzturēšanu un ekspluatāciju~~, tostarp attiecīgos gadījumos ~~par~~ kustības vadības un signalizācijas sistēmas uzturēšanu un ekspluatāciju.

un

~~b) atļauja, kas apstiprina infrastruktūras pārvaldītāja noteikumus, kas vajadzīgi īpašu prasību ievērošanai attiecībā uz dzelzeļa infrastruktūras drošu plānojumu, uzturēšanu un ekspluatāciju, tostarp attiecīgos gadījumos arī kustības vadības un signalizācijas sistēmas uzturēšanu un ekspluatāciju.~~

2. Drošības atļauja jāatjauno pēc infrastruktūras pārvaldītāja pieteikuma ~~ne retāk kā~~ reizi piecos gados. Tā pilnībā vai daļēji jāgroza gadījumos, kad tiek izdarītas būtiskas infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes sistēmas, vai to ekspluatācijas un uzturēšanas principu izmaiņas. Drošības atļaujas turētājs par visām šādām izmaiņām nekavējoties informē valsts drošības iestādi.

Valsts ~~d~~Drošības iestāde var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulatīvā pamatā drošības atļauja ir jāpārskata.

Ja valsts drošības iestāde konstatē, ka atļauju saņēmušais infrastruktūras pārvaldītājs vairāk neatbilst drošības atļaujas nosacījumiem, tā atļauju atsauc, savu lēmumu pamatojot.

↓ jauns

3. Valsts drošības iestāde bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad ir iesniegta visa vajadzīgā informācija, kā arī pieprasītā papildinformācija, pieņem lēmumu par drošības atļaujas saņemšanas pieteikumu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~34.~~ Valsts ~~d~~Drošības iestāde mēneša laikā informē Aģentūru par drošības atļaujām, ko tā izsniegusi, atjaunojusi, grozījusi vai atsaukusi. Tā norāda infrastruktūras pārvaldītāja nosaukumu, adresi, drošības atļaujas izdošanas datumu, tās darbības jomu un derīguma termiņu, un atsaukšanas gadījumā arī sava lēmuma pamatojumu.

~~12. pants~~

~~Ar drošības sertifikācijas un drošības atļauju pieteikumiem saistītās prasības~~

~~1. Drošības iestādei nekavējoties jāpieņem lēmums par drošības sertifikācijas vai drošības atļaujas saņemšanas pieteikumu un jebkurā gadījumā ne vēlāk par četriem mēnešiem pēc tam, kad ir iesniegta visa vajadzīgā informācija un drošības iestādes pieprasītā papildus informācija. Ja pieteikuma iesniedzējam jādod papildus ziņas, tad šāda informācija ir jāiesniedz nekavējoties.~~

~~2. Lai veicinātu jaunu dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu veidošanos un pieteikumu iesniegšanu no citu dalībvalstu dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, drošības iestādei jāsniedz sīki norādījumi par drošības sertifikāta saņemšanas kārtību. Tajos jāuzskaita visas prasības, kas noteiktas saskaņā ar 10. panta 2. punktu, un pieteikuma iesniedzējam jānodrošina visu attiecīgo dokumentu pieejamība.~~

~~Īpaši norādījumi jāsniedz dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas iesniedz pieteikumu drošības sertifikāta saņemšanai noteiktā ierobežotā infrastruktūras daļā, speciāli norādot noteikumus, kas ir spēkā tās konkrētajai daļai.~~

~~3. Pieteikuma iesniedzējiem bez maksas jābūt pieejamam dokumentam par pamatnostādņēm, kurā izskaidrotas prasības drošības sertifikāta saņemšanai un uzskaitīti iesniedzamie~~

13. pants

Apmācību pieejamība

1. Dalībvalstīs ~~ir jā~~ nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ~~kas iesnieguši pieteikumu drošības sertifikāta saņemšanai,~~ ir taisnīga un nediskriminējoša pieeja vilcienu vadītāju un vilcienu apkopes personāla apmācībai, ja šādas apmācības ir vajadzīgas pakalpojumu nodrošināšanai ~~to tīklā vai lai izpildītu prasības prasību ievērošanai, lai iegūtu drošības sertifikātu~~ ~~un iegūšanai~~ un prasības licenču un sertifikātu iegūšanai saskaņā ar Direktīvu 2007/59/EK²¹ .

Piedāvātajos pakalpojumos ~~jā~~ ietilpst apmācības ~~un~~ par maršrutu, ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām, signalizācijas un vadības sistēmu un operatīvu rīcību, ko izmanto izmantojamajos maršrutos.

Dalībvalstīm jānodrošina arī, lai infrastruktūras pārvaldītājiem un to personālam, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus, būtu taisnīga un nediskriminējoša pieeja apmācībām.

Ja apmācību pakalpojumos neietilpst eksāmeni un sertifikātu izsniegšana, dalībvalstīm jānodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir piekļuves iespējas šādai sertifikācijai; ~~ja tā ir drošības sertifikāta prasība.~~

Valsts ~~d~~ Drošības iestāde nodrošina, ka apmācību pakalpojumu sniegšana un attiecīgos gadījumos sertifikācija atbilst ~~drošības~~ prasībām, kas noteiktas Direktīvā 2007/59/EK, savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai 8. pantā minētajos ~~un III pielikumā aprakstītajos valsts drošības noteikumos.~~

2. Ja apmācības ir pieejamas, tikai izmantojot viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tās ir pieejamas par pamatotu un nediskriminējošu maksu, kas saistīta ar attiecīgajām izmaksām un kurā var būt iekļauta arī peļņa.

3. Pieņemot darbā jaunus vilcienu vadītājus, vilcienu apkopes personālu un personālu, kas veic svarīgus drošības uzdevumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jābūt iespējām ņemt vērā apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kas iegūta citos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Šim nolūkam šādiem personāla locekļiem jābūt tiesībām piekļūt un saņemt kopijas no visiem dokumentiem, kas apliecina to apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kā arī šos dokumentos darīt zināmus.

4. ~~Katrā šādā gadījumā visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji~~ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par to darbinieku apmācību un kvalifikācijas līmeni, kas veic ar drošību saistītu darbu, ~~kā noteikts 9. pantā un III pielikumā.~~

²¹ OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.

14. ~~§~~ 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 ~~Dzelzeļu savstarpējas izmantojamības~~ Direktīvas ~~XX~~ par dzelzeļu savstarpēju izmantojamību ~~4333~~. pantu reģistrē ritekļu valsts reģistrā ~~VRR~~.

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

3. Neskarot 4. pantā minēto dzelzeļa 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 katru ~~un~~ par tehnisko apkopi atbildīgo ~~un~~ struktūru ~~ir~~ sertificēta iestāde, kas akreditēta vai apstiprināta saskaņā ar ⇒ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011²² ⇐ ~~5. punktu~~, vai ~~sertificēta~~ valsts drošības iestāde. ~~Akreditācijas procesu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem, tādiem kā EN 45 000 sērijas Eiropas standarti. Arī atzišanu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem.~~

Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra ir ~~dzelzeļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs~~, atbilstību ⇒ Regulai (ES) Nr. 445/2011 ⇐ ~~prasībām, kas jāpieņem saskaņā ar 5. punktu~~, pārbauda atbilstīgā valsts drošības iestāde saskaņā ar ☒ 12. pantā ☒ ~~10. un 11. pantā~~ minētajām procedūrām un apstiprina, piešķirot šajās procedūrās norādītos sertifikātus.

~~5. Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija līdz 2010. gada 24. decembrim 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;~~

²² OV L 122, 11.5.2011., 22. lpp.

- ~~(b) strukturai 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. decembrim šo pasākumu pārskata, lai to attiecinātu uz visiem transportlīdzekļiem un lai vajadzības gadījumā atjauninātu preču vagoniem piemērojamo sertifikācijas sistēmu.~~

~~56. Saskaņā ar 45. punktu piešķirtie sertifikāti ir spēkā visā Savienībā Kopienā.~~

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

jauns

6. Aģentūra līdz 2014. gada 31. maijam novērtē sistēmu par preču vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai, apsver iespēju ietvert šajā sistēmā visus ritekļus un iesniedz ziņojumu Komisijai.

7. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, līdz 2016. gada 24. decembrim pieņem kopīgus nosacījumus par visu ritekļu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikāciju.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 2. punktā.

Preču vagoniem piemērojamo sertifikācijas sistēmu, kas pieņemta ar Regulu (ES) Nr. 445/2011, turpina piemērot, līdz ir pieņemti panta pirmajā daļā minētie īstenošanas akti.

2008/110/EK 1. panta 8. punkts
(pielāgots)
 jauns

15. pants

Atkāpes no sertifikācijas sistēmas, ko izmanto par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertificēšanai

~~18.~~ Dalībvalstis var nolemt izpildīt saistības noteikt par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru un sertificēt to, izmantojot alternatīvus pasākumus 14. pantā noteiktajai sertifikācijas sistēmai , 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~~ Savienības galvenajos dzelzceļa tīklos, un attiecībā uz tiem ir izpildītas 14. panta 3. punktā ~~3. punktā~~ minētās prasības, noslēdzot starptautiskus nolīgumus ar trešām valstīm;

- c) transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas ~~kas minēti~~ direktīvas 2. pants ~~2. punktā~~, ~~militārajām~~ aprīkojumam 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.

2. ~~Šādus alternatīvus pasākumus~~ Panta 1. punktā minētos alternatīvos pasākumus īsteno, piemērojot atkāpes, ko attiecīgā valsts drošības iestāde vai Aģentūra piešķir:

- a) kad transportlīdzekļus reģistrē saskaņā ar Direktīvas xx par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ~~Dzelzceļu savstarpējās izmantojamības direktīvas 4333.~~ 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 ~~1244.~~ pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūras noteikšanu vai sertificēšanu, kas ir atbildīga par tehnisko apkopi.

3. Šādas atkāpes norāda un tām sniedz pamatojumu ~~šīs direktīvas~~ 18. pantā minētajā ikgadējā drošības ziņojumā. Ja konstatē, ka ~~Kopienas~~ Savienības 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.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~15. pants~~

~~Drošības sertifikātu saskaņošana~~

~~1. Saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru līdz 2009. gada 30. aprīlim jāpieņem lēmumi par saskaņotām prasībām saskaņā ar 10. panta 2. punkta b) apakšpunktu un IV pielikumu un vienota parauga pieteikuma pamatnostādņu dokumentu.~~

~~2. Aģentūra sniedz ieteikumus par saskaņotajām prasībām un vienota parauga pieteikuma pamatnostādņu dokumentu pēc mandāta, ko pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.~~

IV NODAĻA

VALSTU DROŠĪBAS IESTĀDES

~~16. pants~~

Uzdevumi

1. Katra dalībvalsts izveido drošības iestādi. Šī iestāde ~~var būt ministrija, kas ir atbildīga par jautājumiem, kas saistīti ar transportu, un tai jābūt~~ ir organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā neatkarīga, no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un iepirkuma organizācijām.

2. Valsts drošības iestādei uztic veikt vismaz šādus uzdevumus:

- a) piešķirt atļaujas nodot ekspluatācijā energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas, kas veido dzelzceļa sistēmu, saskaņā ar Direktīvas XX par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību 18. panta 2. punktu;
- b) uzraudzīt, lai savstarpējās izmantojamības komponenti atbilstu būtiskajām prasībām, kā noteikts Direktīvas [XX] par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību [x]. pantā;
- c) piešķirt ritekļiem Eiropas numerāciju saskaņā ar Direktīvas [XX] par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību 42. pantu;
- d) pēc Aģentūras pieprasījuma sniegt tai atbalstu saistībā ar to vienoto drošības sertifikātu izdošanu, atjaunošanu, grozīšanu un atcelšanu, kas piešķirti saskaņā ar 10. pantu, un pārbaudīt, vai tajos noteiktie nosacījumi un prasības tiek izpildītas un vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi darbojas saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktos noteiktajām prasībām;
- e) izdot, atjaunot, grozīt un atcelt drošības atļaujas, kas piešķirtas saskaņā ar 12. pantu, un pārbaudīt, vai tajās noteiktie nosacījumi un prasības tiek izpildītas un vai infrastruktūras pārvaldītāji darbojas saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktos noteiktajām prasībām;
- f) uzraudzīt, veicināt un attiecīgos gadījumos ieviest un atjaunināt drošību reglamentējošos noteikumus, tostarp valsts noteikumu sistēmu;
- g) pārraudzīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1158/2010²³ IV pielikumu un Regulu (ES) Nr. 1077/2012²⁴;
- h) veikt pārraudzību, vai ritekļi ir pienācīgi reģistrēti ritekļu valsts reģistrā un vai ar drošību saistītā informācija tajā ir precīza un tiek atjaunināta.

3. Valsts drošības iestāde tajā dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums darbojas, veic vajadzīgos koordinēšanas pasākumus ar Aģentūru un citām drošības iestādēm, lai nodrošinātu, ka visa būtiskā informācija par konkrēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, jo īpaši par zināmiem riskiem un drošības rādītājiem, tiek koplietota. Valsts drošības iestāde informē arī citas attiecīgās valstu drošības iestādes, ja tā atklāj, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums neveic nepieciešamos riska ierobežošanas pasākumus.

Tā nekavējoties informē Aģentūru par jebkādam šaubām par tās pārraudzībā esošo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības rādītājiem. Aģentūra attiecīgi rīkojas, kā paredzēts 10. panta 6. punktā.

~~2. Drošības iestādei jāuztic veikt vismaz šādi uzdevumi:~~

²³ OV L 326, 10.12.2010., 11. lpp.

²⁴ OV L 320, 17.11.2012., 3. lpp.

↓ 2008/110/EK 1. panta 9. punkta
a) apakšpunkts

~~a) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kas veido dzelzeļu sistēmu, saskaņā ar Dzelzeļu savstarpējas izmantojamības direktīvas 15. pantu, un to ekspluatācijas un uzturēšanas atbilstības pārbaude saskaņā ar attiecīgajām būtiskajām prasībām;~~

↓ 2008/110/EK, 1. panta
9. punkta b) apakšpunkts

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~e) savstarpējās izmantojamības komponentu atbilstības uzraudzība būtiskajām prasībām, kā noteikts Direktīvu 96/48/EK un 2001/16/EK 12. pantā;~~

~~d) atļauju piešķiršana nodot ekspluatācijā jaunu vai būtiski pārveidotu ritošo sastāvu, uz ko vēl neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas;~~

~~e) saskaņā ar 10. un 11. pantu piešķirto drošības sertifikātu un drošības atļauju vai to daļu izdošana, atjaunošana, grozīšana un atsaukšana un tajos noteikto nosacījumu un prasību ievērošanas pārbaudes, un pārbaudes, kā infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi ievēro Kopienas un attiecīgo valstu tiesību aktos noteiktās prasības;~~

~~f) drošību reglamentējošie noteikumu, tostarp valsts drošības noteikumu sistēmas kontrole un veicināšana, bet attiecīgos gadījumos arī ieviešana un izstrādāšana;~~

↓ 2008/110/EK 1. panta 9. punkta
c) apakšpunkts

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

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

4. Uzdevumus, kas minēti 2. punktā, nedrīkst nodot vai par to veikšanu noslēgt apakšlīgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem vai iepirkuma organizācijām.

17. pants

Lēmumu pieņemšanas principi

1. Valstu drošības iestāde iestādes savus uzdevumus veic atklātā, nediskriminējošā un pārskatāmā veidā. Jo īpaši tās jūzklusa visas ieinteresētās puses un sniedz pieņemto lēmumu pamatojumus.

~~Tas~~ Tās tūlīt ~~atbild~~ atbild uz lūgumiem un pieteikumiem, kā arī nekavējoties ~~nosūta~~ nosūta savus informācijas pieprasījumus, un visi lēmumi jāpieņem četru mēnešu laikā pēc tam, kad saņemta visa pieprasītā informācija. Veicot 16. pantā minētos uzdevumus, tās jebkurā laikā var lūgt tehnisko palīdzību infrastruktūrās pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai citām atbilstīgām iestādēm.

Valsts reglamentējošo noteikumu izstrādāšanas procesā valsts drošības iestādei jākonsultējas ar visām iesaistītajām personām un ieinteresētajām pusēm, tostarp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ražotājiem, tehnisko apkopju un uzturēšanas pasākumu veicējiem, lietotājiem un personāla pārstāvjiem.

2. Drošības iestādes var bez ierobežojumiem veikt visas pārbaudes un izmeklēšanas darbības, kas nepieciešamas tām uzticēto uzdevumu veikšanai, un tām jādod piekļuve visiem atbilstošajiem infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dokumentiem, telpām un teritorijām, objektiem un iekārtām.

3. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka valsts drošības iestādes pieņemtie lēmumi ir pārskatāmi tiesu iestādēs.

4. Valstu drošības iestādes aktīvi veic viedokļu un pieredzes apmaiņu Agentūras izveidotajā tīklā, lai visā Savienībā saskaņotu lēmumu pieņemšanas kritērijus, lai Kopienas līmenī saskaņotu kritērijus, pēc kuriem tās pieņem lēmumus. To sadarbība jo īpaši ir vērsta uz to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas veicināšanu un koordināciju, kam piešķirti starptautiskie vīleņu maršruti saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 15. pantā noteikto procedūru.

Agentūra šo uzdevumu veikšanai sniedz palīdzību drošības iestādēm.

↓ jauns

5. Jomu sadarbībai starp Agentūru un valstu drošības iestādēm visos jautājumos, kuri attiecas uz pārbaudēm uz vietas, kas saistītas ar vienotā drošības sertifikāta izsniegšanu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzraudzību pēc vienotā drošības sertifikāta izsniegšanas, paredz līgumā vai citos pasākumos starp Agentūru un valstu drošības iestādēm.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

18. pants

Gada pārskats

Katru gadu valsts drošības iestāde publicē un vēlākais līdz 30. septembrim nosūta Agentūrai savas darbības gada pārskatu par iepriekšējo gadu. Šajā pārskatā jābūt informācijai par:

- dzelzceļa drošības pilnveidošanos, tostarp arī par I pielikumā noteikto kopīgo drošības indikatoru kopumu dalībvalsts līmenī;
- svarīgākajām tiesību aktu un noteikumu izmaiņām ar dzelzceļa drošību saistītajos jautājumos;
- drošības sertifikācijas un drošības atļauju piešķiršanas izmaiņām;

- (d) infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārraudzības rezultātiem un pieredzi;

↓ 2008/110/EK 1. panta 10. punkts (pielāgots)
⇒ jauns

- e) atkāpēmes, par kurām nolemts saskaņā ar ~~14.a~~ 14. 14. panta 8. punktu;
⇒ f) visām uzraudzības pasākumu laikā veiktajām to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārbaudēm vai revīzijām, kuri darbojas dalībvalstī.

↓ Labojums, OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp.

V NODAĻA

AVĀRIJU UN STARPGADĪJUMU IZMEKLĒŠANA

19. pants

Izmeklēšanas pienākums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanu pēc smagām avārijām dzelzceļa sistēmā veic 21. pantā minētā izmeklēšanas iestāde, kuras uzdevums ir dzelzceļu drošības paaugstināšanas un nelaimes gadījumu novēršanas iespēju noskaidrošana.

2. Papildus smagajām avārijām 21. pantā minētā izmeklēšanas iestāde var izmeklēt arī tās avārijas un starpgadījumus, kuri nedaudz citos apstākļos varētu izraisīt smagas avārijas, tostarp strukturālo apakšsistēmu, Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas vai parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējās izmantojamības komponentu tehniskus defektus.

Izmeklēšanas iestāde pēc pašas ieskatiem pieņem lēmumu, vai jāveic šādu avāriju un starpgadījumu izmeklēšana. Pieņemot lēmumus, tā ņem vērā:

- (a) avārijas vai starpgadījuma smagumu;
- (b) vai tas nav daļa no avāriju vai starpgadījumu virknes visā sistēmā kopumā;
- (c) tā ietekmi uz dzelzceļu drošību ~~Kopienas Savienības~~ līmenī;
- ~~un~~
- (d) infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, valstu drošības iestādes vai dalībvalstu pieprasījumus.

3. Izmeklēšanas iestādei jānosaka izmeklēšanas apjoms un izmeklēšanas procedūras, ņemot vērā 20. un 22. pantu ~~un noteiktos principus un mērķus~~, kā arī secinājumus, ko drošības paaugstināšanai varētu dot konkrētās avārijas vai starpgadījuma izmeklēšana.

4. Izmeklēšana nekādā gadījumā nedrīkst nodarboties ar vainas vai atbildības sadalīšanu.

20. pants

Izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis savā tiesību sistēmā nosaka izmeklēšanai tādu juridisko statusu, kas atbildīgajiem izmeklētājiem ~~dod iespējas ļauj~~ savu uzdevumu veikt iespējami efektīvi un iespējami īsākā laikā.

~~2. Saskaņā ar dalībvalstīs spēkā esošajiem tiesību aktiem un, attiecīgos gadījumos sadarbojoties ar izmeklēšanas iestādēm, izmeklētājiem iespējami drīz ir jānodrošina:~~

↓ jauns

2. Dalībvalstis saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem nodrošina pilnīgu sadarbību ar iestādēm, kas atbildīgas par juridisko izmeklēšanu, un nodrošina, ka izmeklētājiem iespējami drīz tiek nodrošināta:

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

- (a) piekļuve avārijas vai starpgadījuma vietai, tajā iesaistītajam ritošajam sastāvam, attiecīgajai infrastruktūrai, kustības vadības un signalizācijas iekārtām;
- (b) tiesības uzreiz vākt tiešos pierādījumus un vrakus, infrastruktūras iekārtas vai to komponentus pārbaudēm vai analīzēm;
- (c) pieeja borta reģistrēšanas ierīču, balss sakaru ierakstīšanas ierīču, signalizācijas un kustības vadības sistēmas darbības reģistrācijas iekārtu saturam un tā izmantošanai;
- (d) piekļuve upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem;
- (e) piekļuve vilciena apkalpes un cita avārijā vai starpgadījumā iesaistītā dzelzceļa personāla nopratināšanas rezultātiem;
- (f) iespējas nopratināt iesaistītos dzelzceļa darbiniekus un citus lieciniekus;
- (g) piekļuve infrastruktūras pārvaldītāja, iesaistīto dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu un valsts drošības iestādes būtiskai informācijai vai dokumentācijai.

3. Izmeklēšana jāveic neatkarīgi no juridiskās izmeklēšanas.

21. pants

Izmeklēšanas iestāde

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 19. pantā minētās avārijas un starpgadījumus izmeklē organizācija, kas darbojas pastāvīgi un kurā ir vismaz viens izmeklētājs, kas, notiekot avārijai vai starpgadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas. Šai iestādei organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir jābūt neatkarīgai no infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem, par maksas iekasēšanu atbildīgām iestādēm, par infrastruktūras jaudas iedalīšanu atbildīgām iestādēm un pilnvarotās iestādes, un visām tādām personām, kuru intereses var būt pretrunā ar izmeklēšanas iestādei uzticētajiem uzdevumiem. Bez tam tā darbojas neatkarīgi no valsts drošības iestādes un neatkarīgi no dzelzceļu regulatoriem.

2. Izmeklēšanas iestāde savus uzdevumus veic neatkarīgi no 1. punktā minētajām organizācijām, un tai jābūt iespējai saņemt šim nolūkam vajadzīgos resursus. Tās izmeklētājiem jāpiešķir statuss, kas dod nepieciešamās neatkarības garantijas.

3. Dalībvalstis paredz, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un attiecīgos gadījumos valsts drošības iestādei ir pienākums nekavējoties paziņot izmeklēšanas iestādei par 19. pantā minētajām avārijām un starpgadījumiem. Izmeklēšanas iestādei jābūt iespējām reaģēt uz šādiem ziņojumiem un veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai ne vēlāk kā nedēļas laikā pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju vai starpgadījumu sāktu tā izmeklēšanu.

4. Izmeklēšanas iestāde uzdevumus, kas tai ir saskaņā ar šo direktīvu, var apvienot ar citām, ar dzelzceļa avāriju vai starpgadījumu izmeklēšanu nesaistītām izmeklēšanas darbībām, ja tās neapdraud šo iestāžu neatkarību.

5. Vajadzības gadījumos izmeklēšanas iestāde var lūgt citu dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu vai Aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās inspekcijas, analīzes vai novērtējumus.

6. Dalībvalstis izmeklēšanas iestādei var uzdot izmeklēt arī citas, 19. pantā neminētas dzelzceļa avārijas un starpgadījumus.

7. Izmeklēšanas iestādes veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu, kas vajadzīgi vienotu izmeklēšanas metožu izstrādāšanai, kopīgu principu izveidošanai, lai kontrolētu drošības ieteikumu ievērošanu un lai pielāgotos zinātnes un tehnikas attīstībai.

Aģentūra šo uzdevumu veikšanai sniedz palīdzību izmeklēšanas iestādēm.

22. pants

Izmeklēšanas procedūra

1. Avārijas vai starpgadījumi, kas minēti 19. pantā, jāizmeklē tās dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kurā tie notikuši. Ja nav iespējams noteikt, kurā dalībvalstī tas noticis, vai arī tas noticis uz robežbūves starp divām dalībvalstīm vai tās tiešā tuvumā, attiecīgās iestādes vienojas, kura no tām ~~veiks~~ veic izmeklēšanu, vai vienojas izmeklēšanu veikt kopīgi. Pirmajā gadījumā otras dalībvalsts iestādei ir atļauts piedalīties izmeklēšanā un pilnībā izmantot tās rezultātus.

Izmeklēšanā izaicina piedalīties citas dalībvalsts izmeklēšanas iestādes, kad avārijā vai starpgadījumā ir iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas reģistrēts un ir licencēts šajā dalībvalstī.

Šā punkta noteikumi neliedz dalībvalstīm vienoties, ka citos apstākļos attiecīgās iestādes veic izmeklēšanu kopīgi.

2. Katrai avārijai vai starpgadījumam iestāde, kas ir atbildīga par tā izmeklēšanu, sagādā izmeklēšanas vajadzībām vajadzīgos līdzekļus, ko veido vajadzīgās ekspluatācijas un tehniskās ekspertīzes. Atkarībā no izmeklējamās avārijas vai starpgadījuma rakstura var izmantot kompetentus izmeklēšanas iestādes ekspertus vai speciālistus ārpus tās.

3. Izmeklēšana jāveic ar iespējami lielāku atklātumu tā, lai tiktu uzklautas visas puses un tās varētu kopīgi izmantot rezultātus. Par izmeklēšanas gaitu regulāri jāinformē iesaistītais infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, valsts drošības iestāde, cietušie un to radnieki, bojātās mantas īpašnieki, ražotāji, attiecīgie avārijas dienesti, personāla un lietotāju pārstāvji un, ciktāl tas ir praktiski iespējams, tiem jādod iespējas sniegt

izmeklēšanai savus atzinumus un viedokļus un atļaut sniegt komentārus par pārskata projektos sniegto informāciju.

4. Izmeklēšanas iestādei pārbaudes notikuma vietā jābeidz iespējami īsā laikā, lai infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīz varētu atjaunot infrastruktūru un to atvērtu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.

23. pants

Pārskati

1. Par 19. pantā minēto avāriju vai starpgadījumu izmeklēšanu jāsniedz pārskati formā, kura atbilst negadījuma smagumam un izmeklēšanā iegūtajiem rezultātiem. Pārskatos jānorāda 19. panta 1. punktā minētās izmeklēšanas mērķi un attiecīgā gadījumā ieteikumi par drošību.

2. Izmeklēšanas iestādei iespējami īsā laikā un parasti ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc notikuma jāpublisko izmeklēšanas nobeiguma pārskats. ~~Pārskatā iespējami precīzi jāievēro ziņojuma struktūra, kas noteikta V pielikumā.~~ Pārskats kopā ar ieteikumiem par drošību jānosūta attiecīgajām pusēm, kas minētas 22. panta 3. punktā, un ieinteresētajām iestādēm un pusēm citās dalībvalstīs.

↓ jauns

Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka avāriju un starpgadījumu izmeklēšanas pārskatu saturu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 2. punktā.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

3. Izmeklēšanas iestāde katru gadu vēlākais līdz 30. septembrim publicē gada pārskatu par iepriekšējā gadā izmeklētajiem negadījumiem, sniegtajiem drošības ieteikumiem un darbībām, kas veiktas saskaņā ar iepriekš izdotajiem ieteikumiem.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

24. pants

Aģentūrai sniedzamā informācija

1. Vienas nedēļas laikā pēc lēmuma pieņemšanas par izmeklēšanas sākšanu izmeklēšanas iestādei par to jāinformē Aģentūra. Informācijā jānorāda negadījuma datums laiks un vieta, tās veids un sekas attiecībā uz bojā gājušo un cietušo skaitu, kā arī materiālajiem zaudējumiem.

2. Izmeklēšanas iestāde nosūta Aģentūrai 23. panta 2. punktā minētā nobeiguma pārskata eksemplāru un 23. panta 3. punktā minēto gada pārskatu.

25. pants

Drošības ieteikumi

1. Izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi nekādā gadījumā nedrīkst radīt vainas vai atbildības prezumpciju par avāriju vai starpgadījumu.
2. Ieteikumi jāadresē Aģentūrai, valsts drošības iestādei un gadījumos, kad tas vajadzīgs ieteikumu rakstura dēļ, citām dalībvalsts organizācijām un iestādēm vai citām dalībvalstīm. Dalībvalstis un to valstu drošības iestādes veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas iestāžu izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgos gadījumos par tiem pieņemti atbilstoši lēmumi.
3. Valsts drošības iestāde un citas organizācijas un iestādes vai attiecīgos gadījumos citas dalībvalstis, kurām ieteikumi adresēti, vismaz reizi gadā ziņo izmeklēšanas iestādei par ieteikumu sakarā veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem.

VI NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

↓ 2008/110/EK 1. panta
11. punkts (pielāgots)

~~26. pants~~

~~Pielikumu pielāgošana~~

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

↓ jauns

26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Šīs direktīvas 5. panta 2. punktā un 7. panta 2. punktā minētās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku.
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 5. panta 2. punktā un 7. panta 2. punktā minētās deleģētās pilnvaras. 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 neietekmē neviena jau spēkā esoša deleģētā akta derīgumu.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā vienlaikus par to informē Eiropas Parlamentu un Padomi.
5. Deleģēts akts, kas pieņemts saskaņā ar 5. panta 2. punktu un 7. panta 2. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome divu mēnešu laikā pēc minētā akta paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei nav cēluši iebildumus vai ja pirms minētā termiņa beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju, ka necels

iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas minēto termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.
⇒ jauns

27. pants

Komitejas procedūra

~~1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 21. pantu.~~

⇒ 1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 izpratnē. ⇐

~~2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā šā lēmuma 8. panta noteikumus.~~

⇒ 2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. ⇐

~~Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.~~

↓ 2008/110/EK 1. panta
12. punkta a) apakšpunkts
(pielāgots)

~~2.a 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.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā šā lēmuma 8. panta noteikumus.~~

↓ 2008/110/EK, 1. panta
12. punkta b) apakšpunkts

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~28. pants~~

~~Izpildes pasākumi~~

~~1. Dalībvalstis Komisijai var ziņot par jebkuru pasākumu, kas attiecas uz šīs direktīvas īstenošanu. Attiecīgus lēmumus pieņem saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru.~~

~~2. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija katrā konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti noteikumi par drošības sertifikātu un drošības atļauju~~

~~izdošanu, un divu mēnešu laikā pēc šāda pieteikuma saņemšanas saskaņā ar 27. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem lēmumu vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu. Komisija dara zināmu savu lēmumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.~~

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

~~VII NODAĻA~~

~~VISPĀRĪGI UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI~~

~~29. pants~~

~~Direktīvas 95/18/EK grozījumi~~

~~Ar šo Direktīvu 95/18/EK groza šādi:~~

~~1. Direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:~~

~~“8. pants~~

~~Prasības par profesionālo kompetenci jāievēro gadījumos, kad pieteikumu iesniegušajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir vai būs tāda vadības struktūra, kurai ir vajadzīgās zināšanas un/vai pieredze, lai veiktu drošu un uzticamu licencē noteikto darbības veidu ekspluatācijas kontroli un pārraudzību.”»~~

~~2. pielikumā svītros II nodaļu.~~

~~30. pants~~

~~Direktīvas 2001/14/EK grozījumi~~

~~Ar šo Direktīvu 2001/14/EK groza šādi:~~

~~1. Nosaukumu aizstāj ar šādu:~~

~~“Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu”»~~

~~2. Direktīvas 30. panta 2. punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:~~

~~“f) pasākumi piekļuvei saskaņā ar Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību²⁵, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 30. aprīļa Direktīvu 2004/51/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību²⁶.”»~~

~~3. Direktīvas 32. pantu svītros.~~

~~4. Direktīvas 34. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:~~

~~“2. Pēc dalībvalsts lūguma vai pēc savas iniciatīvas Komisija katrā konkrētā gadījumā pārbauda, kā tiek piemēroti un izpildīti noteikumi par maksājumu~~

²⁵ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

²⁶ OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

iekasēšanu un jaudas iedalīšanu, un divu mēnešu laikā pēc šāda lūguma saņemšanas saskaņā ar 35. panta 2. Punktā minēto procedūru pieņem lēmumu vai var turpināt piemērot attiecīgo pasākumu. Komisija savu lēmumu paziņo Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm.”»

~~31.~~ 28. pants

Ziņojums un Kopienas Savienības turpmāka rīcība

Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2007. gada 30. aprīlim un pēc tam reizi piecos gados sniedz ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

↓ jauns

Pamatojoties uz Aģentūras sniegto attiecīgo informāciju, Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei līdz [konkrēto datumu ieraksta Publikāciju birojs – *pieci gadi pēc spēkā stāšanās datuma*] un pēc tam ik pēc pieciem gadiem iesniedz ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

Ziņojumam vajadzības gadījumā jāpievieno priekšlikumu par Kopienas Savienības turpmāku rīcību.

~~32.~~ 29. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sankcijām, ko piemēro par tādu valsts noteikumu pārkāpšanu, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to izpildi. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām, nediskriminējošām un preventīvām.

Dalībvalstis ne vēlāk kā ~~33. pantā~~ 32. panta 1. punkta noteiktajā datumā paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties to informē par visiem turpmākajiem grozījumiem, kas skar šos noteikumus.

↓ jauns

30. pants

Pārejas noteikumi

Direktīvas 2004/49/EK III un V pielikums ir spēkā līdz šīs direktīvas 6. panta 2. un 3. punktā, 9. panta 2. punktā, 14. panta 7. punktā un 23. panta 2. punktā minēto īstenošanas aktu piemērošanas datumam.

Līdz [konkrēto datumu ieraksta Publikāciju birojs – *divi gadi pēc spēkā stāšanās datuma*] valstu drošības iestādes turpina piešķirt drošības sertifikātus saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK noteikumiem. Šādi drošības sertifikāti ir derīgi līdz to derīguma termiņa beigām.

31. pants

Aģentūras ieteikumi un atzinumi

Šīs direktīvas piemērošanas nolūkā Aģentūra sniedz ieteikumus un atzinumus saskaņā ar Regulas .../... [Aģentūras regula] 15. pantu. Uz minētajiem ieteikumiem un atzinumiem pamatosies saskaņā ar šo direktīvu pieņemti Savienības mēroga pasākumi.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)
⇒ jauns

~~32.~~ 32. pants

Izpilde Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz ~~2006. gada 30. aprīlim~~ ⇒ [konkrētu datumu ieraksta Publikāciju birojs – *divi gadi pēc spēkā stāšanās datuma*] nodrošinātu atbilstību šai direktīvai 2., 3., 4., 8., 10., 16., 18., 20. pantam un I pielikumam. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto tiesību aktu noteikumus.

2. Dalībvalstīm pieņemot šos tiesību aktus, tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tajos iekļauj arī paziņojumu, ka atsauces spēkā esošos likumos un normatīvajos un administratīvajos aktos uz direktīvām, ko atceļ ar šo direktīvu, uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējams šāds paziņojums. Dalībvalstis nosaka pasākumus, kā izdarāmas šādas atsauces.

↓ jauns

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

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

Tomēr, tiklīdz publiska vai privāta struktūra iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa līnijas izbūvei, kurā paredzēta viena vai vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbība, attiecīgās dalībvalstis pieņem tiesību aktus, ar kuriem īsteno šo direktīvu viena gada laikā pēc pieteikuma saņemšanas.

33. pants

Atcelšana

Direktīvu 2004/49/EK, kas grozīta ar II pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ no [konkrētu datumu ieraksta Publikāciju birojs – *divi gadi pēc spēkā stāšanās datuma*], neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un to piemērošanai, kā noteikts II pielikuma B daļā.

Atsauces uz atcelto direktīvu uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar III pielikumā iekļauto atbilstības tabulu.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

34. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā ☒ divdesmitajā ☒ ~~nākamajā~~ dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

↓ jauns

10. un 11. pantu piemēro no [konkrētu datumu ieraksta Publikāciju birojs – *divi gadi pēc spēkā stāšanās datuma*].

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp. (pielāgots)

35. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

☒ *Eiropas Parlamenta vārdā* –
☒ *priekšsēdētājs*

Padomes vārdā – ☒
priekšsēdētājs ☒

I PIELIKUMS

KOPĪGIE DROŠĪBAS INDIKATORI

Valstu drošības iestādēm katru gadu ir jāsniedz ziņas par ~~Kopīgajiem~~ drošības indikatoriem, ~~par kuriem drošības iestādēm katru gadu ir jāsniedz ziņas. Pirmais pārskata periods ir 2010. gads.~~

~~Indikatori, kas attiecas uz 2. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktos minētajiem pasākumiem, ja tos iesniedz, ir jānorāda atsevišķi.~~

Ja pēc pārskata iesniegšanas atklājas jauni fakti vai tiek konstatētas kļūdas, indikatori par attiecīgo gadu valsts drošības iestādei ir jāgroza vai jālabo pie pirmās izdevības, bet ne vēlāk kā nākamajā gada pārskatā.

~~Uz 1. punktā iedalā minētajiem indikatoriem par nelaimes gadījumiem jāpiemēro attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 91/2003 par dzelzceļa transporta statistiku¹, ciktāl ir pieejama vajadzīgā informācija.~~

1. Ar avārijām saistītie indikatori

1.1. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) smagu avāriju skaits, tās iedalot šādi:

- (i) vilcienu sadursmes ar dzelzceļa ritekļiem ~~ieskaitot sadursmes ar šķēršļiem būvju tuvināšanas gabarītā,~~
- (ii) vilcienu sadursmes ar šķēršļiem būvju tuvināšanas gabarītā;
- (iii) vilcienu nobraukšana no sliedēm;~~;~~
- (iv) avārijas uz pārbrauktuvēm, ieskaitot nelaimes gadījumus uz pārbrauktuvēm ar gājējiem;~~;~~
- (v) avārijas ar cilvēku upuriem, ~~ko izraisījis~~ saistībā ar kustībā esošus ritošos ~~sastāvus~~ ~~sastāvus~~, izņemot pašnāvības;~~;~~
- (vi) ritošā sastāva ugunsgrēki;~~;~~
- (vii) citi.

Par katru smagu avāriju jāziņo pēc sākotnējās avārijas veida arī tad, ja sekundārās avārijas sekas ir smagākas, piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm.

1.2. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) personu skaits, kas guvušas smagus miesas bojājumus vai gājušas bojā pa nelaimes gadījumu veidiem, tās iedalot šādi:

- (i) pasažieri (arī uz kopējo pasažierkilometru skaitu un pasažieru vilcienkilometriem);~~;~~
- (ii) darbinieki, ieskaitot apakšuzņēmēju personālu;~~;~~
- (iii) pārbrauktuvju lietotāji,
- (iv) ~~nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā~~ piekļuves noteikumu pārkāpēji ~~;~~
- (v) citi.

¹ OV L 14, 21.1.2003., 1. lpp.

2. Ar bīstamām kravām saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) avāriju skaits, kas saistītas ar bīstamu kravu pārvadājumiem, tās iedalot šādi:

- (i) avārijas, kurās iesaistīts vismaz viens bīstamu kravu dzelzceļa transportlīdzeklis, saskaņā ar pielikuma papildinājumu;
- (ii) tādu avāriju skaits, kurās notikušas izplūdes no bīstamajām kravām.

3. Ar pašnāvībām saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) pašnāvību skaits.

4. Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) gadījumu skaits:

- (i) sliežu lūzumi;
- (ii) sliežu izlocīšanās ~~izmetumi~~ un sliežu nobīdes;
- (iii) bīstamas signalizācijas atteices;
- (iv) bīstama garāmbraukšana signālam;
- (v) riteņu un asu lūzumi ritošā sastāva ekspluatācijas laikā;
- (vi) asu lūzumi ritošā sastāva ekspluatācijas laikā.

Jāsniedz ziņas par visiem prekursoriem, arī par tiem, kas nebeidzas ar avāriju. Par prekursoriem, kas beidzas ar avāriju, jāsniedz ziņas iedaļā par kopīgajiem drošības indikatoriem ~~par prekursoriem~~ par prekursoriem; attiecībā uz faktiski notikušajām avārijām, ja tās ir smagas, jāsniedz ziņas par kopīgajiem drošības indikatoriem par avārijām saskaņā ar 1. iedaļu.

5. Indikatori avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai

~~Kopējā un relatīvā (uz vilcienkilometriem) summa euro:~~

- ~~– upuru skaits, kas reizināts ar smagu avāriju novēršanas izmaksām (Value of Preventing a Casualty, VPC),~~
- ~~– videi nodarītā kaitējuma izmaksas,~~
- ~~– ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas,~~
- ~~– satiksmes kavējumu izmaksas nelaiemes gadījumu dēļ.~~

~~Drošības iestādēm jāsniedz pārskats par visu avāriju ekonomisko ietekmi, vai tikai par smagāko avāriju ekonomisko ietekmi. Šī izvēle skaidri jānorāda 18. pantā minētajā gada pārskatā.~~

~~VPC ir summa, ko sabiedrība saista ar smagu avāriju novēršanas izmaksām, un kā tādu to avārijā iesaistītās puses neizmanto kompensāciju noteikšanai.~~

↓ jauns

Līdz stājas spēkā šī direktīva, Aģentūra nosaka izmaksas par vienību, pamatojoties uz savāktajiem datiem.

6. Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās realizāciju

6.1. Sliežu ceļu daļa procentos, kuros izmanto vilcienu automātisko aizsardzību, vilcienkilometru daļa procentos, kuros izmanto vilcienu automātiskās aizsardzības sistēmas.

6.2. Pārbrauktuvju skaits (kopējais, uz līnijas kilometru un sliežu ceļa kilometru) pa šādiem astoņiem to veidiem:

a) aktīvas dzelzceļa pārbrauktuves ar:

- (i) automātisku lietotāja puses brīdināšanu;
- (ii) automātisku lietotāja puses aizsardzību;
- (iii) automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;
- (iv) automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu, un bloķēšanas sistēmu no sliežu ceļa puses dzelzceļa puses aizsardzību;
- (v) neautomātisku lietotāja puses brīdināšanu;
- (vi) neautomātisku lietotāja puses aizsardzību;
- (vii) ar neautomātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;

b) pasīvas dzelzceļa pārbrauktuves.

7. Indikatori, kas attiecas uz drošības pārvaldību

Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu veiktie iekšējie auditi, kā norādīts drošības pārvaldības sistēmas dokumentācijā. Kopējais faktiski veikto auditu skaits procentos no vajadzīgo (un/vai plānoto) auditu skaita.

8. Definīcijas

Vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai noteiktas šā pielikuma papildinājumā.

Papildinājums

VIENOTAS KOPĪGO DROŠĪBAS INDIKATORU DEFINĪCIJAS UN VIENOTAS METODES NELAIMES GADĪJUMOS RADUŠOS EKONOMISKO ZAUĒJUMU APRĒĶINĀŠANAI

1. Ar avārijām saistītie indikatori

1.1. “Smaga avārija” ir jebkurš nelaimes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa transportlīdzeklis kustībā un kura rezultātā vismaz viena persona ir gājusi bojā vai ir guvusi smagus miesas bojājumus, vai kura rezultātā radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu kaitējums videi, vai radušies būtiski satiksmes traucējumi. Šī definīcija neattiecas uz nelaimes gadījumiem darbnīcās, noliktavās un depo.

1.2. “Nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai kaitējums videi” ir EUR 150 000 vai lielāki zaudējumi.

1.3. “Būtiski satiksmes traucējumi” ir gadījumi, kad vilcienu kustība ir apturēta vai galvenais sliežu ceļš slēgts sešas stundas vai ilgāk.

1.4. “Vilciens” ir viens vai vairāki dzelzceļa transportlīdzekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni, vai viens atsevišķs motorvagonš, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam. Rezerves lokomotīvi, ~~un~~ piemēram, atsevišķu lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati, uzskata par vilcienu.

1.5. “Vilcienu sadursme, ieskaitot sadursmes ar šķēršļiem būvju tuvinājuma gabarītā” ir viena vilciena daļas frontāla sadursme ar ~~otra vilciena~~ ☒ citu vilcienu vai ritekli, vai manevru ritošo sastāvu ☒ daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem, ~~vai ar~~

~~i) manevru ritošo sastāvu;~~

~~ii) stacionāriem objektiem vai objektiem, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvēm, ja tur tos pazaudējuši šķērsojošie transportlīdzekļi vai lietotāji).~~

☒ 1.6. “Sadursme ar šķēršļiem būvju tuvinājuma gabarītā” ir sadursme starp vilciena daļu un objektiem, kas nostiprināti vai īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvēm, ja tur tie nokrituši šķērsojošam transportlīdzeklim vai lietotājam). Ir ietverta sadursme ar kontakttīklu. ☒

~~1.7.~~ 1.7. “Vilciena nobraukšana no sliedēm” ir visi gadījumi, kad vismaz viens vilciena ritenis nobrauc no sliedēm.

~~1.8.~~ 1.8. “Avārijas uz pārbrauktuvēm” ir tādi nelaimes gadījumi uz pārbrauktuvēm, kuros iesaistīts vismaz viens dzelzceļa transportlīdzeklis un viens vai vairāki pārbrauktuvi šķērsojoši citi transportlīdzekļi, citi pārbrauktuves lietotāji, piemēram, gājēji, vai citi objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tur tos pazaudējis šķērsojošais transportlīdzeklis/lietotājs.

~~1.9.~~ 1.9. “Kustībā esoša ritošā sastāva izraisīti ~~N~~ nelaimes gadījumi ar personām ☒”, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs ☒” ir tādi nelaimes gadījumi, kuros vienu vai vairākas personas notriec dzelzceļa transportlīdzeklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies objekts. Iekļauj personas, kas izkrīt no dzelzceļa transportlīdzekļa, kā arī personas, kuras nokrīt vai kuras notriec nenostiprināti objekti, tām atrodoties transportlīdzeklī.

~~1.10.~~ 1.10. “Ritošā sastāva ugunsgrēki” ir ugunsgrēki un eksplozijas dzelzceļa transportlīdzekļos (un to kravā), kas izceļas to kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, kā arī

stāvēšanas laikā izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī laikā, kad notiek ritošā sastāva vienības iekļaušana vilciena sastāvā.

1.1011. "Citu veidu avārijas" ir visas pārējās avārijas, izņemot iepriekš minētās (vilciena sadursme, vilciena nobraukšana no sliedēm, avārijas uz pārbrauktuvēm, kustībā esoša ritošā sastāva izraisīti nelaimes gadījumi ar personām, ritošā sastāva ugunsgrēki).

1.1112. "Pasažieris" ir jebkura persona, kas veic braucienu pa dzelzceļu, izņemot vilciena apkalpes locekļus. Nelaimes gadījumu statistikā ieskaita arī pasažierus, kas cenšas iekāpt ejošā vilcienā vai izkāpt no vilciena tā kustības laikā.

1.1213. " Darbinieks" ~~Darbinieki~~ (ieskaitot apakšuzņēmēju un pašnodarbināto personālu)" ir personas, kuru nodarbinātība ir saistīta ar dzelzceļu un kuras laikā, kad notiek nelaimes gadījums, ir savā darba vietā. Tiem pieskaitāmi vilciena apkalpes locekļi un personas, kas apkalpo ritošo sastāvu un infrastruktūras iekārtas.

1.1314. "Pārbrauktuvju lietotājs" ~~lietotāji~~" ir jebkura persona ~~personas~~, kuras izmanto pārbrauktuves dzelzceļa līniju šķērsošanai ar visu veidu transportlīdzekļiem vai kājām.

1.1415. "~~Nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā~~" "Piekļuves noteikumu pārkāpējs" ir jebkura persona, kuras atrodas dzelzceļa teritorijā vietās, izņemot pārbrauktuves, kurās taiām atrasties ir aizliegtas.

1.1516. "Citas personas (trešās puses)" ir visas tādas personas, kuras netiek definētas kā "pasažieri", "darbinieki (ieskaitot apakšuzņēmēju un pašnodarbināto personālu)", "pārbrauktuvju lietotājs" ~~lietotāji~~" vai "~~nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā~~" "piekļuves noteikumu pārkāpējs" .

1.1617. "Nāves gadījums (bojā gājusi persona)" ir persona, kas uzreiz gājusi bojā nelaimes gadījumā vai nelaimes gadījuma rezultātā mirusi 30 dienu laikā pēc tā, izņemot pašnāvniekus.

1.1718. "~~Miesas bojājumi~~" Miesas bojājumus (smagus miesas bojājumus) guvusi persona)" ir persona, kas guvusi miesas bojājumus un nelaimes gadījuma rezultātā hospitalizēta ilgāk nekā 24 stundas, izņemot pašnāvību mēģinājumus.

2. Ar bīstamām kravām saistītie indikatori

2.1. "Ar bīstamu kravu pārvadājumiem saistīta avārija" ir jebkurš nelaimes gadījums vai notikums, kas jāpaziņo saskaņā ar RID¹/ADR 1.8.5. iedaļu.

2.2. "Bīstamas kravas" ir vielas un priekšmeti, kuru pārvadājumi saskaņā ar RID ir aizliegti vai kuras pārvadāt ir atļauts, tikai ievērojot RID paredzētos noteikumus.

3. Ar pašnāvībām saistītie indikatori

3.1. "Pašnāvība" ir personas apzināta rīcība ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, un kuru kā tādu reģistrē un klasificē kompetentā valsts iestāde.

4. Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori

4.1. "Sliežu lūzumi" ir sliedes, kas sadalījušās vismaz divos gabalos, vai sliedes, no kurām atdalījies metāla gabals, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā.

¹ Noteikumi par bīstamu kravu starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID, *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

4.2. "Sliežu ~~ceļa~~ izlocīšanās un sliežu nobīde izmetumi" ir defekti, kas saistīti ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju un kuru dēļ sliežu ceļš ir jāslēdz vai ~~kustības drošības saglabāšanai~~ nekavējoties jāsamazina atļautais kustības ātrums.

4.3. "Bīstamas signalizācijas atteices" ir signalizācijas sistēmas tehniskas atteices (infrastrukturai vai ritošajam sastāvam), kuru rezultātā signalizācijas informācija nav tik ierobežojoša, cik vajadzīgs.

4.4. "Bīstama garāmbraukšana signālam (*Signal Passed at Danger, SPAD*)" ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura lieluma daļa veic tam neatļautu kustību.

Neatļauta kustība nozīmē bīstamu garāmbraukšanu:

- gaismas STOP signāliem gar sliežu ceļu vai semaforam gadījumos, kad nedarbojas automātiskas vilcienu vadības (*Automatic Train Control System, ATCS*) vai *ATP* sistēmas ierīces,
- pēc *ATCS* vai *ATP* sistēmas izdotas atļaujas beigām ar drošību saistītai kustībai,
- punktam, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju,
- mazā luksofora apstāšanās signāliem (izņemot attura signālus) vai neautomātiski ieslēdzamiem signāliem.

Šiem bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem nepieskaita ritekļus bez vilces vienības un atbremzējušos vilcienu kustību bez vadītāja. Šiem bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem nepieskaita arī aizlieguma signāla neieslēgšanos laikus dažādu iemeslu dēļ, kas nedod vadītājam iespēju vilcienu apturēt pirms signāla.

Valstu drošības iestādes par šiem četriem rādītājiem var sniegt pārskatu atsevišķi, un tām vismaz jānorāda apvienotais indikators ar datiem par visiem šiem četriem rādītājiem kopā.

4.5. " Riteņa lūzums Riteņu un ass lūzumi" ir tādi riteņa ~~vai ass~~ būtisku detaļu lūzumi, kuri rada avāriju risku (vilciena nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

4.6. „Ass lūzums” ir lūzums, kas ietekmē ass būtiskas daļas, radot avārijas risku (nobraukšana no sliedēm vai sadursme).

5. Indikatori avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai

↓ jauns

Aģentūra izstrādā metodoloģiju izmaksu par vienību aprēķināšanai, sākot ar datiem, kas savākti pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā.

↓ 2009/149/EK 1. pants un pielikums (pielāgots)

~~5.1. Smagu avāriju novēršanas izmaksas (*Value of Preventing a Casualty, VPC*) sastāv no:~~

- ~~1. drošības vērtības *per se*, t. i., gatavības maksāt (*Willingness to Pay, WTP*) vērtībām, kas noteikta preferenču izpētē dalībvalstī, kurai tās piemēro;~~
- ~~2. tiešām un netiešām ekonomiskajām izmaksām, kas noteiktas attiecīgajā dalībvalstī un kas sastāv no:~~
 - ~~medicīnas un rehabilitācijas izmaksām,~~

- tiesāšanās izmaksām, policijas izmaksām, privātās izmeklēšanas izmaksām, avārijas dienestu un apdrošināšanas administratīvajām izmaksām,
- zaudējumiem ražošanai, t. i., preču un pakalpojumu sabiedriskā vērtība, kuru varētu saražot cietusī persona, ja nelaimes gadījums nebūtu noticis.

5.2. Vienoti principi drošības vērtības *per se* un tiešo/netiešo ekonomisko izmaksu noteikšanai:

Drošības vērtības *per se* novērtējums tam, vai pieejamie aprēķini ir piemēroti, pamatojas uz šādiem apsvērumiem:

- aprēķiniem jābūt saistītiem ar nāves gadījumu riska samazināšanas novērtējuma sistēmu transporta nozarē, un jāievēro gatavības maksāt (WTP) pieeja saskaņā ar noteiktajām preferenču metodēm,
- respondentu izlasei, kuru izmanto vērtību noteikšanai, jābūt reprezentatīvai attiecīgajai populācijai. Tas nozīmē, ka izlasei jāatspoguļo ienākumu sadalījums pa vecuma grupām, kā arī citi attiecīgi populāciju raksturojoši sociāli ekonomiskie un demogrāfiskie rādītāji,
- WTP vērtību noteikšanai aptaujai jābūt tādai, lai respondentiem uzdotie jautājumi būtu tiem skaidri/saprotami.

Tiešās un netiešās ekonomiskās izmaksas jānovērtē pēc sabiedrībai radītajām reālajām izmaksām.

5.3. “Videi nodarītā kaitējuma izmaksas” ir bojātās teritorijas atjaunošanas izmaksas stāvoklī, kādā tā bija pirms avārijas, kuras jāsedz dzelzeļa uzņēmumiem/ infrastruktūras pārvaldītājiem un kas novērtētas, pamatojoties uz viņu pieredzi.

5.4. “Ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas” ir izmaksas jauna ritošā sastāva vai jaunas infrastruktūras iegādei ar tādām pašām funkcijām un tehniskajiem raksturlielumiem kā tiem, kuriem radušies neatgriezeniski bojājumi, kā arī remontējama ritošā sastāva vai infrastruktūras atjaunošanas izmaksas stāvoklī, kādā tā bija pirms avārijas. Tās jānosaka dzelzeļa uzņēmumiem / infrastruktūras pārvaldītājiem, pamatojoties uz viņu pieredzi. Šajās izmaksās ietilpst arī izmaksas, kas saistītas ar ritošā sastāva nomu, kas nepieciešama bojāto ritekļu aizstāšanai pēc avārijas.

5.5. “Ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu izmaksas” ir dzelzeļa transporta lietotājiem (pasažieriem un kravu pārvadātājiem) ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu radītās izmaksas naudas izteiksmē, kuras aprēķinātas šādi:

VT	=	braukšanas laika ietaupījuma vērtība naudas izteiksmē Vileiena pasažiera laika (stundas) vērtība $VT_p = (\text{strādājošo pasažieru VT}) * (\text{Strādājošo pasažieru daļa vidēji gadā}) + (\text{nestradājošo pasažieru VT}) * (\text{Nestradājošo pasažieru daļa vidēji gadā})$ VT izsaka euro (EUR) vienam pasažierim vienā stundā Kravas vileiena laika (stundas) vērtība $VT_k = (\text{kravas vileienu VT}) * ((\text{tonnkilometri}) / (\text{vileienkilometri}))$ VT izsaka euro (EUR) uz vienu tonnu kravas vienā stundā Vidējais kravu daudzums tonnās, ko pārvadā ar vienu vileienu vienā gadā =
-----------	---	--

		$(\text{tonnkilometri})/(\text{vileienkilometri})$
C_M	$=$	<p>vileiena vienas kavēšanās minūtes izmaksas</p> <p>Pasažieru vleiens</p> <p>$CMP = K_1 * (VTP/60) * [(\text{pasažierkilometri})/(\text{vileienkilometri})]$</p> <p>Vidējais pasažieru skaits, ko pārvadā ar vienu vleienu vienā gadā = $(\text{pasažierkilometri})/(\text{vileienkilometri})$</p> <p>Kravas vleiens</p> <p>$C_{MP} = K_2 * (VT_P/60)$</p> <p>Koeficienti K_1 un K_2 ir robežās starp laika vērtību un kavējuma vērtību, kas noteikta preferenču izpētē, lai ņemtu vērā to, ka kavēšanās dēļ zaudētais laiks tiek vērtēts daudz negatīvāk nekā parastais braukšanas laiks.</p> <p>Avārijas izraisīto kavējumu izmaksas = $C_{MP} * (\text{pasažieru vleienu kavēšanās ilgums minūtēs}) + C_{MP} * (\text{kravas vleienu kavēšanās ilgums minūtēs})$</p>

~~Modeļa darbības joma~~

~~Kavējumu izmaksas jāaprēķina visām avārijām, gan nopietnām, gan nelielām.~~

~~Kavējumus aprēķina šādi:~~

- ~~– faktiskā vleienu kavēšanās uz dzelzceļa līnijām, kurās notikušas avārijas,~~
- ~~– faktiskā vleienu kavēšanās vai, ja to nav iespējams noteikt, aprēķinātā kavēšanās uz citām ietekmētajām līnijām.~~

6. Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās realizāciju

6.1. "Vilcienu automātiskā aizsardzība (ATP)" ir sistēma, kas nodrošina signālu un ātruma ierobežojumu ievērošanu, kā arī automātisku bremzēšanu pie signāliem.

6.2. "Pārbrauktuve" ir infrastruktūras pārvaldītāja atzīts sliežu ceļa un ceļa krustojums, kas ir atvērta publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Ceļam nav pieskaitāmas pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai personālam.

6.3. "Ceļš" publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai automaģistrāle, gājēju vai velosipēdistu ceļš, vai citāds ceļš, pa kuru paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai.

6.4. "Aktīva pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kur pārbrauktuves lietotāji ir aizsargāti no vilciena, kas tuvojas, vai tiek par to brīdināti, ieslēdzot attiecīgas ierīces laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

- Aizsardzība ar fiziskām ierīcēm:
 - nolaižamām pusbarjerām vai barjerām,
 - aizveramām barjerām.
- Brīdinājumi uz pārbrauktuvēm, izmantojot stacionāras iekārtas:
 - vizuālas ierīces: gaismas signālus,
 - skaņas ierīces: zvanus, taures, pīkstuļus u. c.,

- ierīces, kuru darbības pamatā ir fizikālas parādības, piemēram, vibrācijas, ko rada ceļa nelīdzenumi.

Aktīvās dzelzceļa pārbrauktuves klasificē šādi:

- 1) “pārbrauktuves ar lietotāja puses automātisku aizsardzību un/vai brīdināšanu” ir dzelzceļa pārbrauktuves, kurās aizsardzību un/vai brīdinājuma iekārtas aktivizē vilciens, kas tuvojas pārbrauktuvei, vai kurās ir bloķēšanas sistēma no sliežu ceļa puses .

Šīs pārbrauktuves ir šādu veidu:

- (i) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu;
- (ii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību;
- (iii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;
- (iv) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu, un dzelzceļa puses aizsardzību.

" Bloķēšanas sistēma no sliežu ceļa puses ~~Dzelzceļa puses aizsardzība~~" ir signāls vai cita vilciena aizsardzības sistēma, kas ļauj vilcienam turpināt ceļu tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir lietotāja puses aizsardzība un tā ir neaizņemta; pēdējais tiek nodrošināts ar uzraudzību un/vai šķēršļu detektēšanu;

- 2) “pārbrauktuves ar lietotāja puses neautomātisku aizsardzību un/vai brīdināšanu” ir dzelzceļa pārbrauktuves, kurās aizsardzību un/vai brīdinājuma iekārtas dzelzceļa darbinieks aktivizē neautomātiski un kurās nav bloķēšanas sistēmas no sliežu ceļa puses ~~tā nav saistīta ar dzelzceļa signālu, kas vilcienam rāda kustības iecirkni tikai tad, kad pārbrauktuves aizsardzība un/vai brīdinājuma signāli ir ieslēgti.~~

Šīs pārbrauktuves ir šādu veidu:

- v) ar neautomātisku lietotāja puses brīdināšanu;
- vi) ar neautomātisku lietotāja puses aizsardzību;
- vii) ar neautomātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu.

6.5. “Pasīva pārbrauktuve” ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kurai netiek ieslēgta nekāda veida brīdinājuma un/vai aizsardzības sistēma laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

7. Indikatori, kas attiecas uz drošības pārvaldību

7.1. “Audits” ir sistemātisks, neatkarīgs un dokumentēts process audita liecību iegūšanai un to objektīvai novērtēšanai, lai noteiktu pakāpi, kādā ir ievēroti auditējamie kritēriji.

8. Diferenciācijas bāzu definīcijas

8.1. “Vilcienkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka vilciena nobraukumu viena kilometra attālumā. Izmantotais attālums ir faktiski nobrauktais attālums, vai ~~izmanto~~ jāizmanto tīkla standarta attālums ~~su~~ no maršruta sākuma līdz galapunktam. ~~Nem~~ Jāņem vērā tikai attālums ~~su~~ pārskata sniedzējas valsts teritorijā.

8.2. “Pasažierkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka viena pasažiera pārvadāšanu pa dzelzceļu viena kilometra attālumā. ~~Nem~~ Jāņem vērā tikai attālums ~~su~~ pārskata sniedzējas valsts teritorijā.

8.3. "Līnijkilometrs" ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā tikai attālumu no to sākuma līdz galapunktam.

8.4. "Sliežu ceļa kilometrs" ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā visus atsevišķos sliežu ceļus.

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

II PIELIKUMS

VALSTU DROŠĪBAS NOTEIKUMU PAZIŅOŠANA

~~Pie valstu drošības noteikumiem, kas Komisijai jāpaziņo saskaņā ar 8. pantā norādīto procedūru, pieder:~~

- ~~1. Noteikumi par esošajiem valsts drošības mērķiem un drošības metodēm;~~
- ~~2. Noteikumi par dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmām un drošības sertifikāciju;~~

↓ 2008/110/EK 1. panta
13. punkts

↓ Labojums, OV L 220,
21.6.2004., 16. lpp.

~~4. Vienotie ekspluatācijas noteikumi dzelzeļa tīklā, uz ko vēl neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, ieskaitot noteikumus, kas attiecas uz signalizācijas un kustības vadības sistēmu;~~

~~5. Noteikumi, kuros paredzētas prasības par papildus iekšējiem ekspluatācijas noteikumiem (uzņēmuma noteikumiem), kas jāpieņem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem;~~

~~6. Noteikumi par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ieskaitot personāla atlases kritērijus, veselības stāvokli, profesionālo apmācību un sertifikāciju, eiktāl šie jautājumi jau nav noteikti savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās;~~

~~7. Noteikumi par avāriju, un starpgadījumu izmeklēšanu.~~

III PIELIKUMS

DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS

1. DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMAI IZVIRZĀMĀS PRASĪBAS

Jābūt dokumentētām visām drošības pārvaldības sistēmas vajadzīgajām daļām, un jo īpaši jāapraksta pienākumu sadalījums infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma organizācijā. Tajā jāparāda, kā tiek nodrošināti dažādi vadības līmeņi, kā tiek iesaistīts visu līmeņu personāls un tā pārstāvji un kā tiek nodrošināta drošības pārvaldības sistēmas pastāvīga pilnveidošana.

2. DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS PAMATELEMENTI

Drošības pārvaldības sistēmas pamatelementi ir:

- (a) drošības politika, ko apstiprinājis organizācijas vadītājs un kas paziņota visam personālam;
- (b) organizācijas kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi drošības uzturēšanai un paaugstināšanai, plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai;
- (c) procedūras esošo, jauno un grozīto tehnisko un ekspluatācijas standartu vai citu priekšrakstu ievērošanai, kā noteikts:
 - savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās,
 - vai
 - Direktīvas 8. pantā un II pielikumā minētajos valstu drošības noteikumos,
 - vai
 - citos attiecīgos noteikumos,
 - vai
 - valsts varas iestāžu lēmumos,un procedūras standartu un citu priekšrakstu ievērošanai visā iekārtu aprites cikla un ekspluatācijas laikā;
- (d) procedūras un metodes riska faktoru novērtēšanai un riska ierobežošanas pasākumu ieviešanai visos gadījumos, kad ekspluatācijas apstākļi vai jauni materiāli infrastruktūrai vai ekspluatācijai rada jaunus riska faktoros;
- (e) personāla apmācību programmas un sistēmas nodrošināšana personāla kompetences un pienācīgas pienākumu veikšanas uzturēšanai;
- (f) pasākumi pietiekamas informācijas sniegšanai organizācijā un attiecīgos gadījumos starp organizācijām, kas darbojas vienā un tajā pašā infrastruktūrā;
- (g) procedūras un paraugi, kā dokumentējama drošības informācija un procedūras noteikšana svarīgas drošības informācijas kontrolei;
- (h) procedūras, lai nodrošinātu, ka avārijas, starpgadījumi, bīstama tuvošanās un citi bīstami notikumi tiek reģistrēti, izmeklēti un analizēti, un tiek veikti vajadzīgie preventīvie pasākumi;
- (i) rīcības plānu, brīdinājumu un informācijas sniegšana, notiekot negadījumam, ko apstiprinājušas attiecīgas valsts varas iestādes;

~~(j) atkārtotu drošības pārvaldības sistēmas iekšējo auditu veikšana~~

IV PIELIKUMS

DROŠĪBAS SERTIFIKĀTA APLIECINĀJUMI DAĻĀ, KAS ATTIECAS UZ TĪKLU

~~Lai drošības iestādei būtu iespējams sastādīt drošības sertifikāta daļu, kas attiecas uz tīklu, ir jāiesniedz šādi dokumenti:~~

~~dokumentācija no dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma par savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām vai to daļām vai attiecīgā gadījumā valsts drošības noteikumi vai citi noteikumi, kas attiecas uz tā darbību, personālu un ritošo sastāvu, un kā to ievērošanu nodrošina drošības pārvaldības sistēma;~~

~~dokumentācija no dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma par dažādām tā personāla kategorijām, kas pieņemts darbā vai ar kuru noslēgts darbuuzņēmēja līgums, un kas satur liecības par to, ka tas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai valsts drošības noteikumos paredzētajām prasībām un ir pienācīgi sertificēts;~~

~~dokumentācija no dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma par dažādu veidu ritošo sastāvu, ko tas izmanto, un kas satur liecības par to, ka tas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai valsts drošības noteikumos paredzētajām prasībām un ir pienācīgi sertificēts.~~

~~Lai izvairītos no darba dublēšanās un samazinātu informācijas apjomu, jāiesniedz tikai apkopojoši dokumenti par elementiem, kas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un citām Direktīvās 96/48/EK un 2001/16/EK noteiktajām prasībām.~~

V PIELIKUMS

AVĀRIJU UN STARPGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS PĀRSKATA GALVENAIS SATURS

1. KOPSAVILKUMS

~~Kopsavilkumā jānodot notikuma īss apraksts, norādot tā vietu, laiku un sekas. Kopsavilkumā jānorāda izmeklēšanā konstatētie tiešie un netiešie cēloņi, kā arī veicinošie faktori. Jānorāda galvenie ieteikumi un jāsniedz informācija par to adresātiem.~~

2. TIEŠAS ZIŅAS PAR NOTIKUMU

1. Notikums:

~~notikuma datums, precīzs laiks un vieta,~~

~~notikumu un avārijas vietas, kā arī glābšanas un avārijas dienestu veikto pasākumu apraksts,~~

~~lēmums veikt izmeklēšanu, izmeklētāju grupas sastāvs un izmeklēšanas veikšana.~~

2. Notikuma fons:

~~iesaistītais personāls, darbuņēmēji, citas personas un liecinieki,~~

~~vileieni un tos sastāvs, norādot iesaistītā ritošā sastāva vienību reģistrācijas numurus,~~

~~infrastruktūras un signalizācijas sistēmas apraksts — sliežu ceļa veids, pārmijas, centralizācija, signāli, vileienu aizsardzība,~~

~~sakaru līdzekļi,~~

~~notikuma vietā vai tās tuvumā veiktie darbi,~~

~~dzelzeļa operatīvās rīcības plāns un tā notikumu virkne,~~

~~glābšanas dienestu, policijas un neatliekamās medicīniskās palīdzības operatīvās rīcības plāns un tā notikumu virkne.~~

3. Bojā gājušie, miesas bojājumus guvušie un materiālie zaudējumi:

~~pasažieri un trešās personas, personāls, ieskaitot darbuņēmējus,~~

~~krava, bagāža un cita manta,~~

~~ritošais sastāvs, infrastruktūra un vide.~~

4. Ārējie apstākļi:

~~laika apstākļi un ģeogrāfiskās norādes.~~

3. IZMEKLĒŠANAS UN IZZIŅAS PIERAKSTI

1. Liecību kopsavilkums (ievērojot personu identitātes aizsardzības prasības):

~~dzelzeļa personāls, ieskaitot darbuņēmējus,~~

~~citi liecinieki.~~

2. Drošības pārvaldības sistēma:

~~organizācijas struktūra un kā tiek doti un izpildīti rīkojumi,~~

~~prasības personālam un kā tās tiek ievērotas,~~
~~iekšējo pārbažu un revīziju programma un to rezultāti,~~
~~saskarne starp dažādiem ar infrastruktūru saistītajiem dalībniekiem.~~

~~3. Reglamentējošās normas un noteikumi:~~

~~attiecīgi Kopienas un valstu tiesību akti un noteikumi,~~
~~citi noteikumi, piemēram, ekspluatācijas noteikumi, vietējās instrukcijas, prasības personālam, uzturēšanas priekšraksti un piemērojamie standarti.~~

~~4. Ritošā sastāva un tehnisko iekārtu darbība:~~

~~signalizācijas un kustības vadības sistēma, ieskaitot automātisko datu reģistrācijas ierīču ierakstus,~~
~~infrastruktūra,~~
~~sakaru iekārtas,~~
~~ritošais sastāvs, ieskaitot automātisko datu reģistrācijas ierīču ierakstus.~~

~~5. Ekspluatācijas sistēmas dokumentācija:~~

~~personāla veiktie kustības vadības un signalizācijas pasākumi,~~
~~balss ziņojumu apmaiņa saistībā ar notikumu, ieskaitot dokumentāciju no ierakstiem,~~
~~aizsardzības un drošības pasākumi notikuma vietā.~~

~~6. Cilvēka mašīnas organizācijas saskarne:~~

~~iesaistītajam personālam noteiktais darba laiks,~~
~~medicīniskie un personiska rakstura apstākļi, kas ietekmējuši notikumu, ieskaitot fizisku un psiholoģisku stresu,~~
~~ierīču konstrukcija, kas ietekmē cilvēka mašīnas saskarni.~~

~~7. Iepriekšējie līdzīga rakstura notikumi.~~

~~4. ANALĪZE UN SECINĀJUMI~~

~~1. Galīgais pārskats par notikumu virkni:~~

~~secinājumi par notikumu, kas pamatojas uz 3. nodaļā konstatētajiem faktiem.~~

~~2. Izvērtējums:~~

~~3. nodaļā konstatēto faktu analīze, lai izdarītu secinājumus par notikuma cēloņiem un glābšanas dienestu veikumu.~~

~~3. Secinājumi:~~

~~tieši notikuma cēloņi, kā arī veicinošie faktori, kas saistīti ar iesaistīto personu rīcību vai ritošā sastāva un tehnisko iekārtu stāvokli,~~
~~pirmcēloņi, kas saistīti ar iemaņām, procedūrām un uzturēšanu,~~
~~pamatacēloņi, kas saistīti ar regulatīvā pamata nosacījumiem un drošības pārvaldības sistēmas izmantošanu.~~

~~4. Papildus piezīmes:~~

~~izmeklēšanas gaitā konstatētie trūkumi un nepilnības, kas nav saistīti ar secinājumiem par cēloņiem.~~

~~5. VEIKTIE PASĀKUMI:~~

~~pasākumu apraksts, kas notikuma rezultātā jau veikti vai ir pieņemti.~~

~~6. IETEIKUMI~~



II PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar tās grozījumu secīgo sarakstu

(minēti 32. pantā)

Direktīva 2004/49/EK	(OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.)
Direktīva 2008/57/EK	(OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.)
Direktīva 2008/110/E K	(OV L 345, 23.12.2008., 62. lpp.)
Komisijas Direktīva 2009/149/E K	(OV L 313, 28.11.2009., 65. lpp.)
Labojums, 2004/49/EK	(OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp.)

B DAĻA

Termiņi transponēšanai valsts tiesību aktos

(minēti 32. pantā)

Direktīva	Transponēšanas termiņš
2004/49/EK	2006. gada 30. aprīlis
2008/57/EK	2010. gada 19. jūlijs
2008/110/EK	2010. gada 24. decembris
2009/149/EK	2010. gada 18. jūnijs

III PIELIKUMS
ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 2004/49/EK	Šī direktīva
1. pants	1. pants
2. pants	2. pants
3. pants	3. pants
4. pants	4. pants
5. pants	5. pants
6. pants	6. pants
7. pants	7. pants
8. pants	8. pants
9. pants	9. pants
10. pants	10. pants
11. pants	12. pants
12. pants	11. pants
13. pants	13. pants
14.a panta 1.–7. punkts	14. pants
14.a panta 8. punkts	15. pants
15. pants	--
16. pants	16. pants
17. pants	17. pants
18. pants	18. pants
19. pants	19. pants
20. pants	20. pants
21. pants	21. pants
22. pants	22. pants
23. pants	23. pants

24. pants	24. pants
25. pants	25. pants
26. pants	--
--	26. pants
27. pants	27. pants
28. pants	--
29. pants	--
30. pants	--
31. pants	28. pants
32. pants	29. pants
--	30. pants
--	31. pants
33. pants	32. pants
--	33. pants
34. pants	34. pants
35. pants	35. pants
I pielikums	I pielikums
II pielikums	--
III pielikums	--
IV pielikums	--
V pielikums	--
--	II pielikums