

32001L0016

20.4.2001.

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

L 110/1

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2001/16/EK
(2001. gada 19. marts)
par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 156. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ⁽⁴⁾,

tā kā:

- (1) Lai nodrošinātu Savienības pilsoņiem, uzņēmējiem, kā arī reģionu un vietējo pašvaldību iestādēm iespēju pilnībā izmantot priekšrocības, kas rodas, izveidojot telpu bez iekšējām robežām, būtu lietderīgi cita starpā uzlabot atsevišķo valstu dzelzceļu tīklu savstarpējus savienojumus un savstarpēju izmantojamību, kā arī piekļuvi šiem tīkliem, īstenojot jebkurus vajadzīgos pasākumus tehnisko normu saskaņošanas jomā, kā paredzēts Līguma 155. pantā.
- (2) Parakstot 1997. gada 12. decembrī Kioto pieņemto protokolu, Eiropas Savienība ir apņēmusies samazināt gāzu izmešus; lai panāktu šo mērķus, ir jāmaina dažādu transporta veidu samērs un līdz ar to jāpalielina dzelzceļa transporta konkurētspēja.
- (3) Padomes stratēģija, iekļaujot vides aizsardzības un

noturīgas attīstības apsvērumus Kopienas transporta politikā, priekšplānā izceļ vajadzību samazināt transporta ietekmi uz vidi.

- (4) Vilcienu komerciālā ekspluatācija Eiropas dzelzceļu tīklā nav iedomājama jo īpaši bez infrastruktūras un ritošā sastāva parametru ideālas saderības, kā arī bez dažādu infrastruktūras objektu pārvaldītāju un apsaimniekotāju informācijas un sakaru sistēmu efektīva savstarpēja savienojuma; no šīs saderības un savstarpējiem savienojumiem ir atkarīga pārvadājumu efektivitāte, drošība, kvalitāte un to izmaksas, kā arī Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība vispār.
- (5) Lai sasniegtu šos mērķus, Padome ir veikusi pirmo pasākumu, pieņemot Direktīvu 96/48/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁵⁾.
- (6) Baltajā grāmata ar nosaukumu "Kopienas dzelzceļu atdzīvināšanas stratēģija" Komisija 1996. gadā paziņoja par vēl vienu pasākumu parastā dzelzceļa nozarē un vēlāk pasūtīja pētījumu par atsevišķo valstu dzelzceļa sistēmu integrāciju, kura rezultāti publicēti 1998. gada maijā kopā ar ieteikumu pieņemt direktīvu, kas balstītos uz ātrsatiksmes dzelzceļa nozarē izmantoto pieeju; šajā pētījumā arī ieteikts nevis uzreiz likvidēt šķēršļus savstarpējai izmantojamībai, bet pakāpeniski risināt problēmas atkarībā no to svarīguma pakāpes, kuru nosaka katra piedāvātā pasākuma izmaksu un ieguvumu samērs; šis pētījums liecina, ka izmantojamo procedūru un normatīvu saskaņošana, kā arī informācijas un sakaru sistēmu savstarpēji savienojumi ir efektīvāka par pasākumiem, kas, piemēram, skar infrastruktūras gabarītus.

⁽¹⁾ OV C 89 E, 28.3.2000., 1. lpp.

⁽²⁾ OV C 204, 18.7.2000., 13. lpp.

⁽³⁾ OV C 317, 6.11.2000., 22. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 2000. gada 17. maija atzinums (OV C 59, 23.2.2001., 106. lpp.), Padomes 2000. gada 10. novembra kopējā nostāja (OV C 23, 24.1.2001., 15. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2001. gada 13. februāra lēmums.

⁽⁵⁾ OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.

- (7) Komisijas paziņojumā par "Parasto dzelzceļu sistēmu integrāciju" ieteikts pieņemt šo direktīvu un pamatota tās līdzība un galvenās atšķirības salīdzinājumā ar Direktīvu 96/48/EK; galvenās atšķirības skar ģeogrāfisko robežu pielāgošanu, tehnisko robežu paplašināšanu, ņemot vērā iepriekš minētā pētījuma rezultātus, kā arī pakāpeniskuma principa ieviešanu, novēršot šķēršļus dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai, kas paredz noteikt prioritāšu secību un to noteikšanas grafiku.
- (8) Ņemot vērā šo pakāpeniskuma principu un laiku, kas būs vajadzīgs visu savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) ieviešanai, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu situāciju, kad dalībvalstis pieņem jaunas tiesību normas vai sāk projektus, kas veicina esošās sistēmas neviendabīgumu.
- (9) Pakāpeniskuma principa ieviešana atbilst parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības mērķiem un konkrētajām vajadzībām, šai sistēmai dalībvalstīs raksturīga novecojusi infrastruktūra un ritošais sastāvs, kuru pielāgošanai vai atjaunošanai ir vajadzīgas prāvas investīcijas, turklāt būtu īpaši jāraugās, lai nenodarītu saimnieciskus zaudējumus dzelzceļam, kas nāktu par labu citiem transporta veidiem.
- (10) Parlamenta 1999. gada 10. marta rezolūcijā par dzelzceļu kompleksu uzsvērts, ka dzelzceļa nozares pakāpeniskai atvēršanai jānotiek, vienlaikus veicot, cik vien iespējams, ātrus un efektīvus tehniskās saskaņošanas pasākumus.
- (11) Padome 1999. gada 6. oktobra sēdē ir mudinājusi Komisiju piedāvāt stratēģiju dzelzceļa transporta savstarpējas izmantojamības uzlabošanai un sastrēgumu samazināšanai, lai nekavējoties novērstu tehniskus, administratīvus un saimnieciskus šķēršļus tīklu savstarpējai izmantojamībai, vienlaikus nodrošinot augstu drošības līmeni, kā arī personāla apmācību un kvalifikāciju.
- (12) Ievērojot Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību⁽¹⁾, jāatvieglo dzelzceļa uzņēmējdarbību piekļuve dalībvalstu dzelzceļa tīkliem, kas savukārt nav iespējams bez infrastruktūras, iekārtu, ritošā sastāva, kā arī vadības un ekspluatācijas sistēmu savstarpējas izmantojamības, kas skar arī personāla kvalifikāciju un higiēnas un drošības apstākļus darbā, kuri ir nepieciešami aplūkojamo apakšsistēmu ekspluatācijai un apkopei un ikvienas SITS ieviešanai; šīs direktīvas mērķis tomēr nav tieši vai netieši saskaņot darba apstākļus dzelzceļa nozarē.
- (13) Dalībvalstu pienākums ir nodrošināt to drošības, higiēnas un patērētāju aizsardzības noteikumu izpildi, kas attiecas uz dzelzceļu tīkliem kopumā, projektējot, būvējot, nododot ekspluatācijā un ekspluatējot šos dzelzceļus.
- (14) Valstu normatīvajos aktos, kā arī iekšējos noteikumos un tehniskajās specifikācijās, kurus piemēro dzelzceļa uzņēmējdarbības, pastāv nozīmīgas atšķirības, jo tajos atspoguļojas katras valsts rūpniecībai raksturīgas īpatnības un tie paredz konkrētus gabarītus, ierīces un īpašus parametrus; šie apstākļi neļauj vilcieniem netraucēti kursēt pa visu Kopienas dzelzceļu tīklu.
- (15) Laika gaitā šo apstākļu dēļ katrā valstī ir izveidojusies ļoti cieša saikne starp dzelzceļa rūpniecību un dzelzceļa uzņēmējdarbībām, kas traucē panākt šo tirgu patiesu atvēršanu; lai veicinātu to konkurētspēju pasaules mērogā, šai rūpniecības nozarei ir vajadzīgs atvērts, konkurētspējīgs Eiropas tirgus.
- (16) Tādēļ būtu lietderīgi visā Kopienā noteikt pamatprasības, kas būtu piemērojamas Eiropas parasto dzelzceļu sistēmai.
- (17) Praktisku iemeslu dēļ, ņemot vērā Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apmērus un sarežģītību, ir radusies nepieciešamība to sadalīt apakšsistēmās; katrai no šīm apakšsistēmām ir jānosaka pamatprasības un tehniskās specifikācijas visas Kopienas mērogā, jo īpaši komponentiem un saskarēm, lai panāktu atbilstību šīm pamatprasībām.
- (18) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības noteikumu izpilde nedrīkst radīt nepamatotus šķēršļus esošā dzelzceļu tīkla saglabāšanai katrā dalībvalstī no izmaksu un ieguvumu viedokļa, tajā pašā laikā neatsakoties no mērķa panākt savstarpēju izmantojamību.
- (19) Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas ietekmē arī dzelzceļa transporta izmantošanas nosacījumus, tādēļ būtu jāapspriežas ar lietotājiem par jautājumiem, kas tos skar.
- (20) Īpašos gadījumos katrai konkrētai dalībvalstij būtu jāļauj nepiemērot dažas tehniskās specifikācijas saistībā ar savstarpēju izmantojamību, ja pastāv kārtība, kā nodrošināt to, ka šie izņēmumi ir pamatoti; saskaņā ar Līguma 155. pantu Kopienai, veicot aktivitātes savstarpējas izmantojamības jomā, jāņem vērā projektu varbūtējā ekonomiskā dzīvotspēja.

(1) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.

- (21) SITS noteikšana un piemērošana parasto dzelzceļu sistēmai nedrīkst kavēt tehnoloģiskus jauninājumus, kuru mērķis ir veicināt saimniecisko darbību.
- (22) Būtu jāizmanto parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība, jo īpaši pārvaldājot kravas, lai radītu nosacījumus vēl lielākai dažādu transporta veidu savstarpējai izmantojamībai.
- (23) Lai izpildītu valsts pasūtījuma procedūras attiecīgos noteikumus dzelzceļa nozarē un cita starpā Direktīvu 93/38/EEK⁽¹⁾, līgumslēdzējiem subjektiem būtu jāietver tehniskās specifikācijas pamatdokumentos vai katra atsevišķa līguma noteikumos; šim nolūkam būtu jāizstrādā Eiropas specifikāciju kopums, lai uz to varētu atsaukties šajās tehniskajās specifikācijās.
- (24) Kopienas interesēs būtu radīt starptautisku standartizācijas sistēmu, kas spēj izstrādāt standartus, kurus reāli izmantotu starptautiskas tirdzniecības subjekti un kuri atbilstu Kopienas politikas prasībām; tādēļ Eiropas standartizācijas organizācijām jāturpina sadarbība ar starptautiskajām standartizācijas organizācijām.
- (25) Līgumslēdzējiem subjektiem jānosaka papildu prasības, kas ir vajadzīgas Eiropas specifikāciju vai citu standartu papildināšanai; šīm specifikācijām būtu jāatbilst pamatprasībām, kuras ir saskaņotas Kopienas mērogā un kurām jāatbilst Eiropas parasto dzelzceļu sistēmai.
- (26) Procedūrās, ar ko reglamentē komponentu atbilstības vai to izmantošanas lietderības novērtējumu, būtu jāizmanto Lēmumā 93/465/EEK⁽²⁾ noteiktie moduļi; iespēju robežās, lai sekmētu rūpniecības attīstību, būtu lietderīgi izstrādāt kārtību, kas paredz kvalitātes nodrošināšanas shēmas izmantošanu.
- (27) Komponentu atbilstība galvenokārt skar to izmantošanas jomu, nodrošinot sistēmas savstarpēju izmantojamību, nevis tikai to brīvo apriti Kopienas tirgū; būtu jānovērtē kritiskāko komponentu izmantošanas lietderība no drošības, darbības vai sistēmas ekonomiskuma viedokļa; tādēļ ražotājam nav jāpiestiprina CE marķējums komponentiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas noteikumi; ja ir veikts atbilstības un/vai izmantošanas lietderības novērtējums, vajadzētu pieņemt ar ražotāja atbilstības deklarāciju.
- (28) Tas neatbrīvo ražotāju no pienākuma piestiprināt CE marķējumu noteiktām sastāvdaļām, lai apliecinātu to atbilstību pārējiem Kopienas noteikumiem, kas uz tiem attiecas.
- (29) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmām jāpiemēro verifikācijas procedūra; šādas verifikācijas mērķis ir ļaut valsts iestādēm, kuras izdod atļauju, ar kuru sankcionē nodošanu ekspluatācijā, pārliecināties, ka rezultāti, kas gūti, veicot projektēšanu, celtniecību un nodošanu ekspluatācijā, atbilst spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kā arī tehniskajiem un ekspluatācijas noteikumiem; tās mērķis ir arī nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret ražotājiem dažādās valstīs; tādēļ būtu jāizstrādā modulis, pēc kura noteikt principus un nosacījumus, kas piemērojami apakšsistēmu "EK" verificēšanai.
- (30) "EK" verifikācijas procedūrai būtu jābalstās uz SITS. Uz šīm SITS attiecas Direktīvas 93/38/EEK 18. panta noteikumi; pilnvarotajām iestādēm, kas atbild par komponentu atbilstības un izmantošanas lietderības novērtējuma procedūras pārbaudi, kā arī par apakšsistēmu novērtēšanas norisi, cik vien iespējams, rūpīgi jāsaņemas savi lēmumi, jo īpaši ja nav Eiropas specifikāciju.
- (31) Šīs SITS pēc Komisijas rīkojuma izstrādā apvienotā pārstāvju komiteja, kurā ietilpst infrastruktūras pārvaldītāji, dzelzceļa uzņēmējdarbības un rūpniecības pārstāvji; trešo valstu, jo īpaši kandidātvalstu, pārstāvjiem jau no paša sākuma var atļaut piedalīties apvienotās pārstāvju komitejas sēdēs novērotāja statusā.
- (32) Direktīvā 91/440/EEK pieprasīts nošķirt uzskaiti attiecībā uz pārvaldījumu nodrošināšanu un uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu; šajā gadījumā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju izveidoto un kā pilnvarotās iestādes izraudzīto specializēto dienestu struktūrai jābūt tādai, lai tie atbilstu šādām organizācijām obligāti piemērojamiem kritērijiem; var izraudzīties arī citas specializētās organizācijas, ja tās atbilst tiem pašiem kritērijiem.
- (33) Šīs direktīvas izpildei vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽³⁾.

(1) Padomes Direktīva 93/38/EEK (1993. gada 14. jūnijs), ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV L 199, 9.8.1993., 84. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 98/4/EEK (OV L 101, 1.4.1998., 1. lpp.).

(2) Padomes Lēmums 93/465/EEK (1993. gada 22. jūlijs) par atbilstības novērtējuma procedūru dažādu posmu moduļiem un noteikumiem par to, kā piestiprināt un izmantot CE atbilstības marķējumu, ko paredzēts izmantot tehniskas saskaņošanas direktīvās (OV L 220, 30.8.1993., 23. lpp.).

(3) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(34) Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība ir risināma Kopienas mērogā; atsevišķas dalībvalstis nespēj veikt vajadzīgos pasākumus, lai panāktu šo savstarpēju izmantojamību; saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt iecerēto pasākumu mērķus, un tādēļ iecerēto pasākumu mēroga vai seku dēļ tos var vieglāk sasniegt Kopienā,

dzelzceļa transporta vai kombinētā dzelzceļa transporta vajadzībām, kā arī šīs infrastruktūras izmantošanai paredzētais ritošais sastāvs;

b) "savstarpēja izmantojamība" ir Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas spēja nodrošināt drošu un nepārtrauktu vilcienu satiksmi, kas ļauj panākt nepieciešamo caurlaidības līmeni uz šiem sliežu ceļiem; šī spēja ir atkarīga no reglamentējošajiem, tehniskajiem un ekspluatācijas nosacījumiem, kuri jāievēro, pildot pamatprasības;

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

PIRMĀ NODAĻA

Vispārīgi noteikumi

1. pants

1. Ar šo direktīvu ievieš nosacījumus, kas ir jāievēro, lai panāktu I pielikumā aprakstītās Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienas teritorijā. Šie nosacījumi attiecas uz tādu šīs sistēmas daļu projektēšanu, celtniecību, nodošanu ekspluatācijā, modernizāciju, atjaunošanu un apkopi, kas nodotas ekspluatācijā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, kā arī uz to ekspluatācijā iesaistītā personāla profesionālo kvalifikāciju, higiēnas un drošības apstākļiem.

2. Ņemot vērā šo mērķi, jānosaka minimālais līmenis tehnisko normu saskaņošanai un jārada iespējas:

- a) atvieglot, uzlabot un attīstīt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus Eiropas Savienībā un saistībā ar trešām valstīm;
- b) veicināt iekšējā tirgus pakāpenisku izveidi aprīkojumam un pakalpojumiem saistībā ar Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas celtniecību, atjaunošanu, modernizāciju un ekspluatāciju;
- c) veicināt Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību.

2. pants

Šajā direktīvā:

a) "Eiropas parasto dzelzceļu sistēma" ir I pielikumā aplūkotā struktūra, kurā ietilpst Eiropas transporta tīkla sliežu ceļi un stacionārās iekārtas, kas radītas vai modernizētas parastā

c) "apakšsistēmas" ir II pielikumā norādītā Eiropas dzelzceļu sistēmas daļējuma rezultāts; šīs apakšsistēmas, attiecībā uz kurām jānosaka pamatprasības, ir strukturālas un funkcionālas;

d) "savstarpējas izmantojamības komponenti" ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kuras tieši vai netieši ir atkarīga Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība; jēdziens "komponents" aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;

e) "pamatprasības" ir visi III pielikumā izklāstītie nosacījumi, kas ir obligāti Eiropas parasto dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem, tostarp saskarnēm;

f) "Eiropas specifikācija" ir vispārēja tehniskā specifikācija, Eiropas tehniskais apstiprinājums vai valsts standarts, ar kuru pārņem kādu Eiropas standartu, kas noteikts Direktīvas 93/38/EEK 1. panta 8. līdz 12. punktā;

g) "savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas", turpmāk tekstā "SITS", ir specifikācijas, kas attiecas uz ikvienu apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu un kuru mērķis ir panākt pamatprasību izpildi un nodrošināt Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību;

h) "apvienotā pārstāvju komiteja" (APK) ir organizācija, kas apvieno infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa uzņēmējiesabiedrību un rūpniecības pārstāvjus un ir atbildīga par SITS izstrādāšanu; "infrastrukturālas pārvaldītāji" ir Direktīvas 91/440/EEK 3. un 7. pantā minētie infrastruktūras pārvaldītāji;

i) "pilnvarotās iestādes" ir iestādes, kas atbild par savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības vai izmantošanas lietderības novērtēšanu, kā arī par apakšsistēmu "EK" verifikācijas procedūras novērtēšanu;

- j) "pamatparametri" ir reglamentējošie, tehniskie vai ekspluatācijas nosacījumi, kas izšķirīgi ietekmē savstarpēju izmantojamību un attiecībā uz kuriem jāpieņem lēmums saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību, pirms apvienotā pārstāvju komiteja sāk izstrādāt SITS projektus;
- k) "īpašs gadījums" ir jebkura Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas daļa, kurai ģeogrāfisku, topogrāfisku vai pilsētvides ierobežojumu dēļ vai tādu ierobežojumu dēļ, kas skar saderību ar esošo sistēmu, uz laiku vai pastāvīgi jāparedz īpaši noteikumi attiecībā uz SITS; šeit var, piemēram, minēt dzelzceļa līnijas un tīklus, kuri nošķirti no pārējā Kopienas tīkla, gabarītu, sliežu platumu vai attālumu starp sliežu ceļiem un ritošo sastāvu, kas paredzēts vienīgi vietējiem, reģionāliem vai vēsturiskiem mērķiem, kā arī ritošo sastāvu, kas kursē no vai uz trešām valstīm, ja vien šis ritošais sastāvs nešķērso robežu starp divām dalībvalstīm;
- l) "modernizācija" ir jebkuri būtiski pārveidošanas darbi, kas veikti apakšsistēmā vai apakšsistēmas daļā un kam vajadzīga jauna atļauja nodošanai ekspluatācijā 14. panta 1. punkta nozīmē;
- m) "atjaunošana" ir jebkuri būtiski aizstāšanas darbi, kas veikti apakšsistēmā vai apakšsistēmas daļā un kam vajadzīga jauna atļauja nodošanai ekspluatācijā 14. panta 1. punkta nozīmē;
- n) "esošā dzelzceļu sistēma" aptver struktūru, kurā ietilpst esošās dzelzceļu sistēmas sliežu ceļi un stacionārās iekārtas kopā ar jebkuras kategorijas un izcelsmes ritošo sastāvu, kas izmanto šo infrastruktūru.

3. pants

1. Šī direktīva attiecas uz noteikumiem par katras apakšsistēmas savstarpējas izmantojamības komponentiem, saskarnēm un procedūrām, kā arī tā attiecas uz noteikumiem par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas vispārējās saderības nosacījumiem, kas ir nepieciešami, lai panāktu tās savstarpēju izmantojamību.

2. Šis direktīvas noteikums piemēro, neierobežojot pārējos ar tiem saistītos Kopienas noteikumus. Tomēr attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, saskarnes ieskaitot, šis direktīvas pamatprasību izpilde var paredzēt atsevišķu šim nolūkam izstrādāto Eiropas specifikāciju izmantošanu.

4. pants

1. Eiropas parasto dzelzceļu sistēma, apakšsistēmas un savstarpējas izmantojamības komponenti, saskarnes ieskaitot, atbilst attiecīgajām pamatprasībām.

2. Direktīvas 93/38/EEK 18. panta 4. punktā minētās papildu tehniskās specifikācijas, kas ir vajadzīgas Eiropas specifikāciju vai citu Kopienā izmantojamo standartu papildināšanai, nedrīkst būt pretrunā pamatprasībām.

II NODAĻA

Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS)

5. pants

1. Katrai apakšsistēmai izstrādā SITS. Vajadzības gadījumā, jo īpaši attiecībā uz atsevišķām sliežu ceļu, mezglu vai ritošā sastāva kategorijām vai prioritāri, risinot dažas savstarpējas izmantojamības problēmas, vienai apakšsistēmai var būt vairākas SITS. Šajā gadījumā šā panta noteikumus piemēro arī attiecīgajai apakšsistēmas daļai.

2. Apakšsistēmas atbilst SITS; šo atbilstību pastāvīgi nodrošina ikvienas apakšsistēmas izmantošanas laikā.

3. Ciktāl tas ir vajadzīgs, lai sasniegtu 1. pantā minētos mērķus, katrā SITS:

a) norāda tās darbības jomu (I pielikumā minēto tīkla vai ritošā sastāva daļu; II pielikumā minēto apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu);

b) formulē pamatprasības attiecībā uz katru aplūkojamo apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām;

c) nosaka ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas, kas ir jāievēro attiecībā uz apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām; vajadzības gadījumā šīs specifikācijas var atšķirties atkarībā no apakšsistēmas izmantošanas, piemēram, atkarībā no I pielikumā paredzētās sliežu ceļa, mezgla un/vai ritošā sastāva kategorijas;

d) nosaka savstarpējas izmantojamības komponentus un saskarnes, uz kurām attiecināmas Eiropas specifikācijas, kā arī Eiropas standarti, kas ir vajadzīgi, lai panāktu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību;

e) katrā konkrētā gadījumā norāda atbilstības vai izmantošanas lietderības novērtējuma kārtību; tas cita starpā paredz Lēmumā 93/465/EEK noteikto moduļu vai, attiecīgā gadījumā, īpašās kārtības izmantošanu, novērtējot savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai izmantošanas lietderību, kā arī apakšsistēmu "EK" verifikāciju;

- f) norāda SITS ieviešanas stratēģiju; Jo īpaši jāprecizē, kādi starpposmi paredzēti, veicot pakāpenisku pāreju no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu;
- g) norāda attiecīgā personāla profesionālo kvalifikāciju, kā arī higiēnas un drošības apstākļus darbavietā, kas ir vajadzīgi iepriekš minētās apakšsistēmas ekspluatācijai un apkopei, kā arī SITS piemērošanai.

4. Katru SITS izstrādā pēc esošās apakšsistēmas izpētes un norāda mērķa apakšsistēmu, kuru var pakāpeniski iegūt piemērotā laikā. Tādējādi pakāpeniskā SITS ieviešana un to izpilde palīdzēs pakāpeniski panākt Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību.

5. SITS ļauj katrā dalībvalstī pienācīgā veidā saglabāt esošās dzelzceļu sistēmas saderību. Šim nolūkam katrā SITS kopā var paredzēt īpašus gadījumus gan attiecībā uz infrastruktūru, gan uz ritošo sastāvu; īpaša uzmanība jāpievērš gabarītiem, sliežu platumam jeb attālumam starp sliedēm, kā arī vagoniem, kas kursē no trešām valstīm un uz tām. Katram īpašajam gadījumam SITS atrunā 3. punkta c) līdz g) apakšpunktā norādīto SITS elementu ieviešanas noteikumus.

6. SITS netraucē dalībvalstis pieņemt lēmumus par infrastruktūras izmantošanu, pārvietojot ritošo sastāvu, kas neatbilst SITS.

6. pants

1. SITS projektus Komisijas uzdevumā izstrādā apvienotā pārstāvju komiteja saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību. SITS pieņem un pārskata saskaņā ar to pašu kārtību. Komisija tās publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

2. Apvienoto pārstāvju komiteju izraugās saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību; tā atbilst VIII pielikumā ietvertajiem noteikumiem. Ja apvienotā pārstāvju komiteja neatbilst šiem noteikumiem vai tā nesāņem pilnvarojumu, kas vajadzīgs konkrētas SITS izstrādāšanai, izraugās citu pilnvaroto iestādi saskaņā ar to pašu kārtību. Pēdējā gadījumā apvienotajai pārstāvju komitejai jāpiepalīdz citas iestādes darbā.

3. Apvienotā pārstāvju komiteja vai, atkarībā no apstākļiem, minētā pilnvarotā iestāde atbild par SITS pārskatīšanu un precizēšanu, kā arī par attiecīgu ieteikumu sagatavošanu 21. pantā minētajai komitejai, ņemot vērā tehnikas attīstību vai pārmaiņas sociālajās prasībās.

4. Katra SITS projekta izstrādāšana noris divos posmos.

Pirmām kārtām apvienotā pārstāvju komiteja nosaka pamatparametrus šādai SITS un saskarnes ar citām apakšsistēmām, kā arī visus citus iespējamus īpašos gadījumus. Katram no šiem parametriem un saskarnēm piedāvā vispiemērotākos alternatīvus risinājumus kopā ar to tehnisko un saimniecisko pamatojumu. Lēmumu pieņem saskaņā ar 21. panta 2. punktā norādīto kārtību; vajadzības gadījumā min īpašos gadījumus.

Pēc tam apvienotā pārstāvju komiteja izstrādā SITS projektu, pamatojoties uz šiem pamatparametriem. Vajadzības gadījumā apvienotā pārstāvju komiteja ņem vērā tehnikas attīstību, jau paveikto normu saskaņošanas darbu, jau esošo darba grupu veikumu un atzītus pētījumus. SITS projektam pievieno paredzēto izmaksu un ieguvumu vispārēju novērtējumu saistībā ar SITS ieviešanu; šajā novērtējumā norāda, kā tas var ietekmēt visus ar to saistītos uzņēmējus un ekonomikas subjektus.

5. Izstrādājot, apstiprinot un pārskatot katru SITS (pamatparametrus ieskaitot), ņem vērā paredzētās izmaksas un ieguvumus, kas izriet no visiem tehniskajiem risinājumiem, kuri izskatīti kopā ar to saskarnēm, lai noteiktu un ieviestu vispiemērotākos risinājumus. Dalībvalstis piedalās šajā novērtējumā un sniedz nepieciešamos datus.

6. Par SITS priekšdarbiem regulāri informē 21. pantā minēto komiteju. Veicot šo darbu, komiteja var formulēt jebkurus uzdevumus vai noderīgus ieteikumus saistībā ar SITS izstrādi, kā arī sniegt izmaksu un ieguvumu analīzi. Piemēram, komiteja pēc dalībvalsts lūguma var pieprasīt alternatīvo risinājumu izskatīšanu un šo alternatīvo risinājumu izmaksu un ieguvumu novērtējuma iekļaušanu SITS projektam pievienotajā ziņojumā.

7. Ieviešot ikvienu SITS, tās stāšanās spēkā datumu nosaka saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību. Ja tehniskas saderības dēļ vienlaikus jānodod ekspluatācijā vairākas apakšsistēmas, attiecīgās SITS stājas spēkā vienā un tajā pašā dienā.

8. Izstrādājot un pārskatot SITS, ņem vērā lietotāju viedokli par parametriem, kuriem ir tieša ietekme uz apstākļiem, kādos lietotāji izmanto šīs apakšsistēmas.

Tālāk apvienotā pārstāvju komiteja vai, atkarībā no apstākļiem, pilnvarotā iestāde apspriežas ar lietotāju asociācijām un organizācijām SITS izstrādes un pārskatīšanas stadijā.

Tās pievieno SITS projektam ziņojumu par šīs apspriešanās rezultātiem.

To asociāciju un organizāciju galīgo sarakstu, ar kurām ir jāapspriežas, sastāda 21. pantā minētā komiteja, pirms saņemot pilnvarojumu izstrādāt pirmo SITS, un to var pārskatīt un papildināt pēc dalībvalsts vai Komisijas pieprasījuma.

9. Izstrādājot un pārskatot SITS, ņem vērā darba devēju un darbinieku viedokli par 5. panta 3. punkta g) apakšpunktā minētajiem apstākļiem.

Tālab, pirms iesniedz SITS projektu 21. pantā minētajai komitejai apstiprināšanai vai pārskatīšanai, apspriežas ar darba devējiem un darbiniekiem.

Ar darba devējiem un darbiniekiem apspriežas Nozares sadarbības komitejā, kura izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK ⁽¹⁾.

Darba devēji un darbinieki sagatavo savu atzinumu trīs mēnešu laikā.

7. pants

Dalībvalsts var atteikties no vienas vai vairāku SITS piemērošanas, arī attiecībā uz ritošo sastāvu, šādos gadījumos un apstākļos:

- a) iecerētai sliežu ceļa jaunbūvei, kāda esoša sliežu ceļa modernizācijai vai jebkuram 1. panta 1. punktā minētajam elementam, kura izveide jau tuvojas nobeigumam vai tas ir tāda līguma priekšmets, kas jau tiek pildīts SITS publicēšanas brīdī;
- b) jebkuram projektam, kas paredz jau esoša sliežu ceļa atjaunošanu vai modernizāciju, ja gabarīti, sliežu platums, attālums starp sliežu ceļiem vai elektrības spriegums šajās SITS ir nesaderīgs ar esošā sliežu ceļa parametriem;
- c) iecerētai sliežu ceļa jaunbūvei, kāda esoša sliežu ceļa atjaunošanai vai modernizācijai dalībvalsts teritorijā, ja tai ir savrups dzelzceļu tīkls vai to no Kopienas pārējā dzelzceļu tīkla šķir jūra;
- d) jebkurai iecerētai jau esoša sliežu ceļa atjaunošanai, pagarināšanai vai modernizācijai, ja šo SITS piemērošana var apdraudēt projekta ekonomisko dzīvotspēju un/vai dalībvalsts dzelzceļu sistēmas saderību;

⁽¹⁾ Komisijas Lēmums 98/500/EK (1998. gada 20. maijs) par nozaru dialogu komiteju izveidi, lai veicinātu sociālo partneru dialogu Eiropas līmenī (OV L 255, 12.8.1998., 27. lpp.).

e) ja saimniecisku vai tehnisku iemeslu dēļ tīkla atjaunošanas apstākļi pēc avārijas vai dabas katastrofas neļauj daļēji vai pilnībā piemērot attiecīgās SITS;

f) vagoniem, kas kursē no trešām valstīm vai uz tām, ja sliežu platums tur atšķiras no sliežu platuma galvenajā dzelzceļu tīklā Kopienā.

Visos gadījumos attiecīgā dalībvalsts jau iepriekš brīdina Komisiju par paredzamo izņēmumu un nosūta tai dokumentus, kur norāda SITS vai SITS daļas, kuras tā nevēlas piemērot, kā arī attiecīgās specifikācijas, ko tā grasās piemērot. Dalībvalsts iecerētos pasākumus izskata 21. pantā paredzētā komiteja. Gadījumos, kas minēti b), d) un f) apakšpunktā, Komisija pieņem lēmumu saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību. Vajadzības gadījumā tā sagatavo ieteikumu attiecībā uz piemērojamiem specifikācijām. Gadījumā, kas minēts b) apakšpunktā, Komisijas lēmums tomēr neattiecas uz gabarītiem un sliežu platumu.

III NODAĻA

Savstarpējas izmantojamības komponenti

8. pants

Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka savstarpējas izmantojamības komponentus:

- a) laiž pārdošanā tikai tad, ja tie ļauj panākt Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un tajā pašā laikā atbilst pamatprasībām;
- b) izmanto paredzētiem mērķiem un pienācīgi uzstāda un uztur kārtību.

Šie noteikumi neliedz šos komponentus laist pārdošanā izmantošanai citiem mērķiem.

9. pants

Dalībvalstis nedrīkst, pamatojoties uz šo direktīvu, savā teritorijā aizliegt, ierobežot vai kavēt to savstarpējas izmantojamības komponentu laišanu tirgū, kas paredzēti izmantošanai Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā, ja tie atbilst šīs direktīvas prasībām. Cita starpā tās nedrīkst pieprasīt pārbaudes, kas jau ir veiktas saistībā ar "EK" atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarāciju, kuru saturs izklāstīts IV pielikumā.

10. pants

1. Dalībvalstis uzskata, ka savstarpējas izmantojamības komponenti, kuriem pievienota "EK" atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarācija, atbilst šīs direktīvas attiecīgajām pamatprasībām.

2. Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām un, vajadzības gadījumā, to izmantošanas lietderību nosaka saistībā ar attiecīgo SITS nosacījumiem, ieskaitot visas piemērotās Eiropas specifikācijas, ja tādas ir.

3. Norādes uz Eiropas specifikācijām publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*, un tās piemin attiecīgajā SITS. Ja attiecīgās Eiropas specifikācijas publicē pēc SITS ieviešanas, tās ņem vērā, pārskatot SITS.

4. Dalībvalstis publicē norādes uz valsts standartiem, ar kuriem pārņemti Eiropas standarti.

5. Ja pirms SITS publicēšanas Eiropas specifikāciju nav, dalībvalstis, neierobežojot 20. panta 5. punktu, paziņo pārējām dalībvalstīm un Komisijai to izmantojamo standartu un tehnisko specifikāciju sarakstu, kuras ir vajadzīgas pamatprasību izpildei. Šo sarakstu paziņo ne vēlāk kā 2002. gada 20. martā.

6. Ja, apstiprinot SITS, Eiropas specifikācija vēl nav ieviesta un šīs specifikācijas izpilde ir būtisks priekšnosacījums, kas garantē savstarpēju izmantojamību, SITS var atsaukties uz visvairāk izstrādātu no pieejamajiem Eiropas specifikācijas projektu variantiem, kuri ir jāievēro, vai uz tādiem, kas pilnībā vai daļēji ietver šo projektu.

11. pants

Ja dalībvalsts vai Komisija konstatē, ka Eiropas specifikācijas neatbilst pamatprasībām, saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību var pieņemt lēmumu daļēji vai pilnībā izņemt šīs specifikācijas no publikācijām, kurās tās iekļautas, vai grozīt tās, turklāt gadījumā, ja tas skar Eiropas standartus, to dara pēc apspriešanās ar komiteju, kas izveidota saskaņā ar Direktīvu 98/34/EK ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā (OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.). Direktīva grozīta ar Direktīvu 98/48/EK (OV L 217, 5.8.1998., 18. lpp.).

12. pants

1. Ja dalībvalsts apšauba, ka savstarpējas izmantojamības komponents, kas ietverts "EK" atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarācijā un laists tirgū, to izmantojot paredzētajiem mērķiem, atbilst pamatprasībām, tā veic visus vajadzīgos pasākumus, lai ierobežotu tā izmantošanas jomu, aizliegtu tā izmantošanu vai izņemtu to no tirgus. Dalībvalstis uzreiz informē Komisiju par veiktajiem pasākumiem un pamato savu lēmumu, konkrēti norādot, vai neatbilstības iemesls ir:

a) pamatprasību neievērošana;

b) nepareiza Eiropas specifikāciju piemērošana, ja balstās uz šīm specifikācijām;

c) Eiropas specifikāciju nepiemērotība.

2. Komisija, cik vien ātri iespējams, apspriežas ar ieinteresētajām pusēm. Ja pēc apspriešanās Komisija konstatē, ka šis pasākums ir pamatots, tā uzreiz par to informē dalībvalsti, kas ir izrādījusi šo iniciatīvu, kā arī pārējās dalībvalstis. Ja pēc apspriešanās Komisija konstatē, ka pasākums ir nepamatots, tā uzreiz par to informē dalībvalsti, kas ir izrādījusi šo iniciatīvu, kā arī ražotāju vai Kopienā reģistrētu viņa pilnvarotu pārstāvi. Ja 1. punktā minētais lēmums balstās uz to, ka nav attiecīgo Eiropas specifikāciju, piemēro 11. pantā noteikto kārtību.

3. Ja savstarpējas izmantojamības komponents, kam ir "EK" atbilstības deklarācija, neatbilst prasībām, kompetentā dalībvalsts vērsas pret deklarācijas sastādītāju, lai kurš tas būtu, un par to informē Komisiju un pārējās dalībvalstis.

4. Komisija nodrošina to, lai dalībvalstis tiktu informētas par šīs procedūras norisi un rezultātiem.

13. pants

1. Sastādot savstarpējas izmantojamības komponenta "EK" atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarāciju, ražotājs vai viņa Kopienā reģistrēts pilnvarots pārstāvis piemēro attiecīgajās SITS ietvertos noteikumus.

2. Savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstības vai izmantošanas lietderības novērtējumu veic pilnvarotā iestāde, kurai ražotājs vai Kopienā reģistrēts viņa pilnvarots pārstāvis ir iesniedzis pieteikumu.

3. Ja uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas citas Kopienas direktīvas, kas skar citus jautājumus, šajos gadījumos "EK" atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarācijā norāda, ka šie savstarpējas izmantojamības komponenti atbilst arī pārējo direktīvu prasībām.

4. Ja nedz ražotājs, nedz viņa Kopienā reģistrēts pilnvarots pārstāvis nepilda saistības, kas izriet no 1., 2. un 3. punkta, šīs saistības pārņem jebkura persona, kas laiž savstarpējas izmantojamības komponentus tirgū. Saskaņā ar šo direktīvu tādas pašas saistības uzņemas ikviens persona, kas uzstāda dažādas izcelsmes savstarpējas izmantojamības komponentus un savstarpējas izmantojamības komponentu daļas vai ražo savstarpējas izmantojamības komponentus paša vajadzībām.

5. Neierobežojot 12. panta noteikumus:

- a) ikreiz, kad dalībvalsts atklāj, ka "EK" atbilstības deklarācija ir nepareizi sastādīta, ražotāja vai Kopienā reģistrēta viņa pilnvarota pārstāvja pienākums ir nodrošināt savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstību prasībām un novērst pārkāpumu, ievērojot dalībvalsts noteiktos nosacījumus;
- b) ja pārkāpums netiek novērsts, dalībvalstij jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai ierobežotu vai aizliegtu attiecīgā savstarpējas izmantojamības komponenta laišanu tirgū vai panāktu tā izņemšanu no tirgus saskaņā ar 12. pantā paredzēto kārtību.

IV NODAĻA

Apakšsistēmas

14. pants

1. Katra dalībvalsts izsniedz atļaujas nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kuras ietilpst Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā un kuras atrodas un tiek izmantotas tās teritorijā.

Šim nolūkam dalībvalstis veic visus piemērotos pasākumus, lai panāktu to, ka šīs apakšsistēmas nodod ekspluatācijā tikai tad, ja tās projektē, būvē un uzstāda atbilstīgi attiecīgajām pamatprasībām, ņemot vērā to iekļaušanu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā. Tās, piemēram, pārbauda šo apakšsistēmu saderību ar sistēmu, kurā tās iekļauj.

2. Katra dalībvalsts tās pārbauda ekspluatācijā nodošanas laikā un pēc tam periodiski, vai šīs apakšsistēmas tiek izmantotas un uzturētas kārtībā saskaņā ar attiecīgajām pamatprasībām.

3. Veicot atjaunošanu vai modernizāciju, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vai uzņēmums nosūta attiecīgajai dalībvalstij dokumentāciju ar projekta aprakstu. Dalībvalsts pārbauda šo dokumentāciju un atkarībā no piemērojamajās SITS norādītās ieviešanas stratēģijas lemj, vai darbu apjoms liecina par to, ka ir vajadzīga jauna atļauja nodošanai ekspluatācijā šīs direktīvas nozīmē. Šāda atļauja nodošanai ekspluatācijā ir vajadzīga ikreiz, kad paredzētie darbi var ietekmēt drošības līmeni.

15. pants

Neierobežojot 19. panta noteikumus, dalībvalstis nedrīkst, pamatojoties uz šo direktīvu, savā teritorijā aizliegt, ierobežot vai kavēt tādu strukturālo apakšsistēmu izveidi, nodošanu ekspluatācijā un izmantošanu, kuras ietilpst Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā, ja tās atbilst pamatprasībām. Jo īpaši tās nedrīkst pieprasīt pārbaudes, kas jau veiktas saistībā ar "EK" verifikācijas deklarāciju, kuru saturs ir izklāstīts V pielikumā.

16. pants

1. Dalībvalstis uzskata, ka strukturālās apakšsistēmas, kas ietilpst Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā un ietvertas "EK" verifikācijas deklarācijā, ir savietojamas un atbilst attiecīgajām pamatprasībām.

2. Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā ietvertas strukturālās apakšsistēmas savstarpēju izmantojamību saskaņā ar pamatprasībām verificē, piemērojot SITS, ja tādas ir.

3. Kamēr SITS nav publicētas, dalībvalstis nosūta pārējām dalībvalstīm un Komisijai to tehnisko noteikumu sarakstu, kurus izmanto, lai panāktu pamatprasību izpildi attiecībā uz katru apakšsistēmu. Šo sarakstu paziņo ne vēlāk kā 2002. gada 20. martā.

17. pants

Ja atklājas, ka SITS pilnībā neatbilst pamatprasībām, pēc dalībvalsts lūguma vai Komisijas ierosmes var apspriesties ar 21. pantā minēto komiteju.

18. pants

1. Sastādot "EK" verifikācijas deklarāciju, valsts pasūtījuma piešķirējs vai tā oficiāls pārstāvis aicina šim nolūkam izraudzītu pilnvaroto iestādi piemērot VI pielikumā minēto "EK" verifikācijas procedūru.

2. Pilnvarotā iestāde, kas atbild par apakšsistēmas "EK" verificēšanu, sāk pildīt savus pienākumus no projektēšanas stadijas un turpina to darīt visu ražošanas laiku līdz pieņemšanai pirms apakšsistēmas nodošanas ekspluatācijā. Tas attiecas arī uz aplūkojamās apakšsistēmas saskarņu verificēšanu sistēmā, kurā tā iekļauta, pamatojoties uz attiecīgajā SITS un 24. pantā paredzētajos reģistros pieejamo informāciju.

3. Pilnvarotā iestāde atbild par tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kas jāpievieno "EK" verifikācijas deklarācijai. Šajā tehniskajā dokumentācijā jābūt visiem nepieciešamajiem dokumentiem, kas atspoguļo apakšsistēmas parametrus, un, vajadzības gadījumā, visiem dokumentiem, kas apliecina savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību prasībām. Tajā arī jāiekļauj visi dati par izmantošanas nosacījumiem un ierobežojumiem, kā arī apkalpošanas, pastāvīgas vai periodiskas uzraudzības, noregulēšanas un apkopes norādījumi.

19. pants

1. Ja dalībvalsts konstatē, ka strukturālā apakšsistēma, kas ietverta "EK" verifikācijas deklarācijā, kurai pievienota tehniskā dokumentācija, pilnībā neatbilst šai direktīvai un jo īpaši ka apakšsistēma neatbilst pamatprasībām, tā var pieprasīt veikt papildu pārbaudes.

2. Dalībvalsts, kas iesniedz pieprasījumu, uzreiz informē Komisiju par visām pieprasītajām papildu pārbaudēm, pamatojot savas rīcības iemeslus. Komisija nekavējoties sāk 21. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

V NODAĻA

Pilnvarotās iestādes

20. pants

1. Dalībvalstis paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm iestādes, kas atbild par 13. pantā minētās atbilstības vai izmantošanas lietošanas novērtējuma procedūru un 18. pantā minēto verifikācijas procedūru, norādot katras iestādes atbildības jomu un Komisijas iepriekš piešķirto identifikācijas numuru. Komisija publicē

Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī iestāžu sarakstu, to identifikācijas numurus un atbildības jomas, kā arī periodiski papildina šo sarakstu.

2. Novērtējot pilnvarojamās iestādes, dalībvalstis piemēro VII pielikumā paredzētos kritērijus. Uzskata, ka iestādes, kas atbilst attiecīgajos Eiropas standartos paredzētajiem vērtēšanas kritērijiem, atbilst minētajiem kritērijiem.

3. Dalībvalsts atsauc iestādes apstiprinājumu, ja tā vairs neatbilst VII pielikumā minētajiem kritērijiem. Tā uzreiz dara to zināmu Komisijai un pārējām dalībvalstīm.

4. Ja dalībvalsts vai Komisija uzskata, ka iestāde, ko pilnvarojusi cita dalībvalsts, neatbilst vajadzīgajiem kritērijiem, šo jautājumu nodod izskatīšanai 21. pantā paredzētajai komitejai, kas trīs mēnešu laikā sniedz savu atzinumu. Komisija, ņemot vērā komitejas atzinumu, informē attiecīgo dalībvalsti par pārmaiņām, kas jāveic, lai pilnvarotā iestāde varētu saglabāt tai piešķirto statusu.

5. Vajadzības gadījumā pilnvaroto iestāžu darbu koordinē saskaņā ar 21. un 22. pantu.

VI NODAĻA

Komiteja un darba programma

21. pants

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 21. pantu (še turpmāk "komiteja").

2. Atsaucoties uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

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

3. Komiteja apstiprina savu reglamentu.

22. pants

Pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā komiteja var apspriest jebkuru jautājumu, kas skar Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību, tostarp jautājumus, kuri skar Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas un trešo valstu dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību.

23. pants

1. Neierobežojot 6. panta 1. punktā paredzēto uzdevumu apstiprināšanas secību, SITS apstiprināšanas secība ir šāda:

a) pirmās grupas SITS attiecas uz vilcienu vadības nodrošināšanu un signalizāciju, uz tālvadības izmantošanu kravu pārvadājumos, uz satiksmes nodrošināšanu un vadību (ieskaitot personāla kvalifikāciju, veicot pārrobežu pārvadājumus saskaņā ar II un III pielikumā noteiktajiem kritērijiem), uz preču vagoniem, kā arī uz problēmām saistībā ar ritošā sastāva un infrastruktūras radīto troksni.

Attiecībā uz ritošo sastāvu, vispirms izstrādā SITS ritošajam sastāvam, kas paredzēts starptautiskiem pārvadājumiem;

b) atkarībā no Komisijas un apvienotās pārstāvju komitejas materiālajiem līdzekļiem apspriež arī šādas lietas: tālvadības izmantošanu pasažieru pārvadājumos, tehnisko apkopi, pievēršot īpašu uzmanību drošībai, pasažieru vagonus, vilces vienības un lokomotīves, infrastruktūru, enerģijas apgādi un gaisa piesārņojumu.

Attiecībā uz ritošo sastāvu, vispirms izstrādā SITS ritošajam sastāvam, kas paredzēts starptautiskiem pārvadājumiem;

c) pēc Komisijas, dalībvalsts vai apvienotās pārstāvju komitejas lūguma komiteja var pieņemt lēmumu saskaņā ar 21. panta 2. punktā noteikto kārtību izstrādāt papildu SITS attiecībā uz citām lietām, neierobežojot iepriekš izklāstīto secību, ciktāl tas skar II pielikumā minēto apakšsistēmu.

2. Komiteja, ievērojot 21. panta 2. punktā noteikto kārtību, sastāda darba programmu saskaņā ar 1. punktā minēto prioritāro secību, kā arī to, kas izriet no citiem šajā direktīvā paredzētajiem uzdevumiem.

SITS, kas norādītas 1. punkta a) apakšpunktā minētajā pirmajā darba programmā, izstrādā ne vēlāk kā 2004. gada 20. aprīlī.

3. Darba programmā ietver šādus posmus:

a) apvienotās pārstāvju komitejas izraudzīšanās;

b) parasto dzelzceļu sistēmai raksturīgas arhitektonikas izstrādāšana, pamatojoties uz apvienotās pārstāvju komitejas apstiprinātu projektu un ņemot vērā apakšsistēmu sarakstu II pielikumā, lai nodrošinātu SITS savstarpēju atbilstību. Šajā arhitektonikā cita starpā jāietver dažādi šīs sistēmas

komponenti, kā arī to saskarnes, un tā kalpo kā atsaucis sistēma, nosakot katras SITS izmantošanas jomu;

c) paraugstruktūras apstiprināšana SITS izstrādei;

d) metodes apstiprināšana SITS izklāstīto risinājumu izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai;

e) vajadzīgo darba uzdevumu apstiprināšana, izstrādājot SITS;

f) pamatparametru apstiprināšana katrai SITS;

g) standartizācijas programmu projektu akceptēšana;

h) pārejas laika pasākumi laikam no šīs direktīvas stāšanās spēkā līdz SITS publicēšanas dienai, ieskaitot 25. pantā minētās atsaucis sistēmas apstiprināšanu.

VII NODAĻA

Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrs

24. pants

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka ik gadu publicē un papildina infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrus. Šajos reģistros norāda katras iekļautas apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas galvenās pazīmes (piemēram, pamatparametrus) un to atbilstību piemērojamo SITS noteiktajām pazīmēm. Šim nolūkam katrā SITS precīzi norāda, kādai informācijai jābūt iekļautai infrastruktūras un ritošā sastāva reģistros.

2. Šo reģistru kopiju nosūta ieinteresētajām dalībvalstīm un apvienotajai pārstāvju komitejai, un to dara pieejamu atklātībai.

VIII NODAĻA

Pārejas noteikumi

25. pants

1. Pamatojoties uz dalībvalstu saskaņā ar 10. panta 5. punktu un 16. panta 3. punktu paziņoto informāciju, profesionāļu sastādītu tehnisko dokumentāciju un attiecīgajiem starptautiskajiem aktiem, apvienotā pārstāvju komiteja izstrādā atsaucis sistēmas projektu, kas skar tehniskos normatīvus, kuri nodrošina pašreizējo savstarpējas izmantojamības pakāpi Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā. Komiteja izskata šo projektu un pieņem lēmumu par to, vai tas var kalpot kā atsaucis sistēma, kamēr ievieš SITS.

2. Pēc iepriekš minētās uzziņu sistēmas ieviešanas dalībvalstis informē komiteju par saviem nodomiem ieviest jebkurus iekšzemes noteikumus vai izstrādāt savā teritorijā jebkuru projektu, kas paredz atkāpes no atsaucē sistēmas normatīviem.

IX NODAĻA

Nobeiguma noteikumi

26. pants

Jebkurā lēmumā, kas pieņemts saskaņā ar šo direktīvu un skar savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības vai izmantošanas lietderības novērtējumu, Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu pārbaudi, kā arī jebkurā lēmumā, kas pieņemts, ievērojot 11., 12., 17. un 19. pantu, iekļauj tā detalizētu pamatojumu. Par tiem, cik vien ātri iespējams, paziņo ieinteresētajai pusei, vienlaikus norādot tiesiskās aizsardzības līdzekļus, kas ir pieejami saskaņā ar attiecīgajā dalībvalstī spēkā esošajiem likumiem, kā arī termiņus šo līdzekļu piemērošanai.

27. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai, vēlākais, 2003. gada 20. aprīlī izpildītu šīs direktīvas prasības, izņemot noteikumus, kas skar konkrētas SITS, kuras ievieš saskaņā ar īpašu vienošanos par katru SITS. Par tiem dalībvalstis uzreiz informē Komisiju.

Dalībvalstis, apstiprinot šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kādā veidā izdarāmas šādas atsauces.

28. pants

Komisija reizi divos gados un pirmoreiz 2005. gada 20. aprīlī ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kas paveikts, nodrošinot Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību. Šajā ziņojumā ietver arī 7. pantā izklāstīto gadījumu analīzi.

Apvienotā pārstāvju komiteja izstrādā un periodiski pilnveido mehānismu, ar kuras palīdzību var sastādīt Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības pārskatu pēc dalībvalsts vai Komisijas pieprasījuma. Šajā mehānismā izmanto ziņas, kas ir pieejamas 24. pantā paredzētajos reģistros.

29. pants

Šī direktīva stājas spēkā tās publicēšanas dienā *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

30. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2001. gada 19. martā

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētāja

N. FONTAINE

Padomes vārdā —

priekšsēdētāja

A. LINDH

I PIELIKUMS

VISEIROPAS PARASTO DZELZCEĻU SISTĒMA

1. INFRASTRUKTŪRA

Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas infrastruktūra aptver infrastruktūru Eiropas transporta tīkla sliežu ceļos, kas norādīti Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai ⁽¹⁾ vai uzskaitīti jebkurā tā paša lēmuma papildinājumā, kas radīts, pārskatot minēto lēmumu saskaņā ar tā 21. pantu.

Šajā direktīvā šo tīklu var iedalīt šādās kategorijās:

- sliežu ceļi, kas paredzēti pasažieru pārvadājumiem,
- sliežu ceļi, kas paredzēti jauktiem pārvadājumiem (pasažieru un kravu pārvadājumiem),
- sliežu ceļi, kas īpaši projektēti vai modernizēti kravu pārvadājumiem,
- pasažieru pārvadājumu mezgli,
- kravu pārvadājumu mezgli, to skaitā kombinētā transporta termināli,
- sliežu ceļi, kas savieno iepriekš minētos elementus.

Šajā infrastruktūrā ietilpst satiksmes vadības, līdzsekošanas un navigācijas sistēmas: datu apstrādes un telekomunikāciju tehniskās iekārtas, kas paredzētas pasažieru un kravu tālpārvadājumiem tīklā, garantējot drošu un saskaņotu tīkla ekspluatāciju un efektīvu satiksmes vadību.

2. RITOŠAIS SASTĀVS

Ritošo sastāvu veido visi transportlīdzekļi, kas var izmantot Eiropas parasto dzelzceļu sistēmu kopumā vai kādu tās daļu, to skaitā:

- dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni,
- dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves,
- pasažieru vagoni,
- preču vagoni, ieskaitot ritošo sastāvu, kas paredzēts kravas furgonu pārvadāšanai.

Katrā no iepriekš minētajām kategorijām ir jāievēro šādas apakšgrupas:

- ritošais sastāvs, ko izmanto starptautiskos pārvadājumos,
- ritošais sastāvs, ko izmanto iekšzemes pārvadājumos,

pienācīgi ņemot vērā ritošā sastāva izmantošanu vietējiem, reģionālajiem vai tālajiem pārvadājumiem.

3. VISEIROPAS PARASTO DZELZCEĻU SISTĒMAS SADERĪBA

Dzelzceļa pārvadājumu kvalitāte Eiropā cita starpā ir atkarīga no infrastruktūras (visplašākajā nozīmē, proti, visu attiecīgo apakšsistēmu stacionāro daļu) un ritošā sastāva (ieskaitot attiecīgo apakšsistēmu aprīkojuma sastāvdaļas) parametru ideālas savstarpējas saderības. No šīs saderības ir atkarīgs caurlaidības līmenis, pārvadājumu drošība, kvalitāte un izmaksas.

(1) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.

II PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMAS

1. APAKŠSISTĒMU SARAKSTS

Šajā direktīvā sistēmu, kas veido Eiropas parasto dzelzceļu sistēmu var iedalīt šādās divās apakšsistēmās:

a) strukturālais iedalījums:

- infrastruktūra,
- enerģijas apgāde,
- vilcienu vadības nodrošināšana un signalizācija,
- satiksmes nodrošināšana un vadība,
- ritošais sastāvs vai

b) funkcionālais iedalījums:

- tehniskā apkope,
- tālvadības izmantošana pasažieru un kravu pārvadājumos.

2. APAKŠSISTĒMU APRAKSTS

Izstrādājot attiecīgās SITS projektu, apvienotā pārstāvju komiteja piedāvā ar savstarpēju izmantojamību saistīto komponentu un jautājumu sarakstu katrai apakšsistēmai vai apakšsistēmas daļai.

Neierobežojot ar savstarpēju izmantojamību saistīto jautājumu un komponentu izvēli vai secību, kādā tiem tiks izstrādātas SITS, apakšsistēmas jo īpaši aptver šādus elementus.

2.1. **Infrastruktūra:**

Sliežu ceļi, pārmijas, inženierbūves (tiltus, tuneļus u.c.), staciju infrastruktūra (peroni, pieejas zonas, ieskaitot aprīkojumu, kas vajadzīgs personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām u.c.), drošības līdzekļi un aizsarglīdzekļi.

2.2. **Enerģijas apgāde:**

Elektrifikācijas sistēma, kontaktstrāvas līnijas un strāvas padeves ierīces.

2.3. **Vilcienu vadības nodrošināšana un signalizācija:**

Visas iekārtas, kas nepieciešamas drošības nodrošināšanai, kā arī to vilcienu satiksmes vadības nodrošināšanai, kuriem atļauts izmantot šo tīklu.

2.4. **Satiksmes nodrošināšana un vadība:**

Darba paņēmieni un pienācīgais aprīkojums, kas nodrošina dažādu struktūras apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā režīmā, cita starpā ieskaitot vilcienu vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

Profesionālā kvalifikācija, kas nepieciešama pārrobežu pārvadājumu veikšanai.

2.5. Tālvadības izmantošana:

Saskaņā ar I pielikumu šo apakšsistēmu veido divi elementi:

- a) tālvadības izmantošana pasažieru pārvadājumos, ieskaitot sistēmas, kas nodrošina pasažierus ar informāciju pirms brauciena un brauciena laikā, nodrošes un maksājumu sistēmas, bagāžas pārsūtīšana, kā arī vilcienu kustības saskaņošana, arī ar citiem transporta veidiem;
- b) tālvadības izmantošana kravu pārvadājumos, ieskaitot informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reālajā laikā), vilcienu šķirošanas un iedalīšanas sistēmas, nodrošes, maksājumu un rēķinu piesūtīšanas sistēmu, vilcienu kustības saskaņošanu ar citiem transporta veidiem un elektronisko pavaddokumentu sagatavošanu.

2.6. Ritošais sastāvs:

Jebkura vilcienu aprīkojuma struktūra un vadības nodrošināšanas sistēma, vilces un enerģijas pārveides ierīces, bremžu un sakabes mehānisms, ritošā daļa (ratiņi, asis u.tml.), piekare, durvis, cilvēku un mašīnu saskarnes (mašīnisti, vilciena personāls un pasažieri, ieskaitot aprīkojumu, kas vajadzīgs personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām), pasīvās vai aktīvās aizsardzības līdzekļi un piederumi pasažieru un vilciena personāla veselības aizsardzībai.

2.7. Tehniskā apkope:

Darba paņēmieni, izmantojamais aprīkojums, loģistikas centri tehniskās apkopes veikšanai un rezerves, kas ļauj veikt obligātos remontdarbus un obligāto profilaktisko apkopi, lai nodrošinātu dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un vajadzīgo caurlaidību.

III PIELIKUMS

PAMATPRASĪBAS

1. VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

1.1. Drošība

- 1.1.1. Drošībai izšķirīgo daļu projektēšana, izgatavošana vai montāža, tehniskā apkope un uzraudzība, jo īpaši ja tas skar ierīces, kas ietekmē vilcienu kustību, jāveic tā, lai arī noteiktos nelabvēlīgos apstākļos būtu garantēts drošības līmenis, kas atbilst tīkla izveides mērķiem.
- 1.1.2. Riteņu un sliežu saskares parametriem jāatbilst izturības prasībām, kas garantē drošu vilcienu kustību maksimālajā atļautajā ātrumā.
- 1.1.3. Izmantojamajām sastāvdaļām jāiztur jebkura ekspluatācijas laikā noteiktā parastā slodze vai pārslodze. Pieņācīgi jāierobežo ikvienas neparedzētas kļūmes netieša ietekme uz drošību.
- 1.1.4. Projektējot stacionāras iekārtas un ritošo sastāvu, kā arī izvēloties izmantojamās materiālus, jāparedz iespēja ugunsgrēka gadījumā ierobežot uguns un dūmu izcelšanos, izplatīšanos un to sekas.
- 1.1.5. Visas ierīces, kas paredzētas pasažieru lietošanai, jāprojektē tā, lai netiktu apdraudēta šo ierīču droša ekspluatācija vai pasažieru veselība un drošība, ja tās izmanto iepriekš paredzamā veidā, kas ir pretrunā rakstiskiem norādījumiem.

1.2. Drošums un darbība

Ja stacionāras un noņemamas sastāvdaļas ietekmē vilcienu kustību, to uzraudzību un apkopi organizē, veic un kvantitatīvi novērtē tā, lai nodrošinātu to darbību paredzētajos apstākļos.

1.3. Veselības aizsardzība

- 1.3.1. Vilcienos un dzelzceļa infrastruktūrā nedrīkst izmantot materiālus, kuru izmantošana var radīt veselības apdraudējumu cilvēkiem, kas nonāk saskarē ar šiem materiāliem.
- 1.3.2. Šos materiālus izvēlas, izvieto un izmanto tā, lai ierobežotu kaitīgu un bīstamu dūmu un gāzu veidošanos, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā.

1.4. Vides aizsardzība

- 1.4.1. Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas izveides un ekspluatācijas ietekme uz vidi jāizvērtē un jāņem vērā, veicot sistēmas projektēšanu saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem.
- 1.4.2. Vilcienos un infrastruktūrā jāizmanto materiāli, kas aizkavē apkārtējai videi kaitīgu un bīstamo dūmu un gāzu veidošanos, piemēram, ugunsgrēka gadījumā.
- 1.4.3. Projektējot un ražojot ritošo sastāvu un enerģijas apgādes sistēmas, tām jābūt elektromagnētiski saderīgām ar iekārtām, ierīcēm un valsts vai privātiem tīkliem, kas var radīt savstarpējus traucējumus.
- 1.4.4. Ekspluatējot Eiropas parasto dzelzceļu sistēmu, jāievēro esošie trokšņu ierobežošanas noteikumi.

- 1.4.5. Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ekspluatācija normālos uzturēšanas apstākļos nedrīkst radīt nepieļaujamu zemes vibrācijas līmeni sliežu ceļu tuvumā, kas traucē citu darbību veikšanu.

1.5. Tehniskā saderība

Infrastrukturā un stacionāro iekārtu tehniskajiem parametriem jābūt saderīgiem savā starpā, kā arī saderīgiem ar Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā izmantojamo vilcienu parametriem.

Ja atsevišķos tīkla posmos šādu parametru atbilstību ir grūti panākt, drīkst ieviest pagaidu risinājumus, kas nodrošinās saderību nākotnē.

2. ĪPAŠAS PRASĪBAS PRET KATRU APAKŠSISTĒMU

2.1. Infrastruktūra

2.1.1. Drošība

Jāveic piemēroti pasākumi, kas liedz pieeju iekārtām un nepieļauj patvaļīgu iekļūšanu tajās.

Jāveic pasākumi, kas mazina cilvēku apdraudējumu, jo īpaši vilcieniem braucot cauri stacijām.

Publiski pieejamus infrastruktūras objektus projektē un būvē tā, lai mazinātu jebkuras briesmas cilvēku drošībai (noturīgums, ugunsdrošība, piekļuves iespējas, evakuācija, peroni utt.).

Jāizstrādā atbilstīgi noteikumi, kas paredz īpašus drošības nosacījumus ļoti garos tuneļos.

2.2. Enerģijas apgāde

2.2.1. Drošība

Energoapgādes sistēmas ekspluatācija nedrīkst apdraudēt vilcienu vai cilvēku (pasažieru, apkalpojošā personāla, apkārtējo iedzīvotāju un trešo personu) drošību.

2.2.2. Vides aizsardzība

Elektriskās vai termiskās energoapgādes sistēmu darbība nedrīkst radīt tādu kaitējumu videi, kas pārsniedz noteiktās robežas.

2.2.3. Tehniskā saderība

Izmantojamām elektriskās un termiskās energoapgādes sistēmām:

- jānodrošina vilcieniem noteiktie jaudas rādītāji,
- elektriskās energoapgādes sistēmām jābūt saderīgām ar vilcienos uzstādītajiem strāvas noņēmējiem.

2.3. **Vilcienu vadības nodrošināšana un signalizācija**

2.3.1. Drošība

Izmantojamajām vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas iekārtām un darba paņēmieniem jānodrošina vilcienu kustības drošības līmenis, kas atbilst tīkla izveides mērķiem. Vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas sistēmām jānodrošina vilcienu bezavārijas kustība arī nelabvēlīgos apstākļos.

2.3.2. Tehniskā saderība

Visiem jauniem infrastruktūras objektiem un jaunam ritošajam sastāvam, kas ražots vai pilnveidots pēc vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas sistēmu ieviešanas, jābūt piemērotiem šai sistēmai.

Vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas aprīkojumam, kas uzstādīts vilcienu mašīnista kabīnē, jānodrošina normāla darbība visā Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā iepriekš noteiktos apstākļos.

2.4. **Ritošais sastāvs**

2.4.1. Drošība

Ritošā sastāva un starpvagonu pāreju konstrukcija jāprojektē tā, lai pasargātu pasažieru un mašīnistu nodalījumus vilcienu sadursmes gadījumā vai tam noskrienot no sliedēm.

Elektroiekārtas nedrīkst traucēt vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas iekārtu drošību un darbību.

Bremžu iekārtām un pieliktajam spiedspēkam jābūt saderīgam ar sliežu, inženierbūvju un signalizācijas sistēmu konstrukciju.

Jāveic pasākumi, kas liedz piekļuvi sastāvdaļām, kuras ir zem sprieguma, lai novērstu briesmas cilvēku drošībai.

Jābūt ierīcēm, kas briesmu gadījumā ļauj pasažieriem informēt mašīnistu un vilciena personālam sazināties ar viņu.

Ieejas durvīm jābūt aprīkotām ar atvēršanas un aizvēršanas mehānismu, kas garantē pasažieru drošību.

Jābūt avārijas izejām ar attiecīgu uzrakstu.

Jāizstrādā attiecīgi noteikumi, kas paredz īpašus drošības nosacījumus ļoti garos tuneļos.

Vilcienos obligāti jābūt pietiekamas intensitātes un ilguma avārijas apgaismojumam.

Vilcieni jāaprīko ar skaļruņu sistēmu, kas vilcienam un dispečeru centru personālam kalpo kā saziņas līdzeklis ar pasažieriem.

2.4.2. Drošums un darbība

Īpaši svarīga aprīkojuma, ritošās daļas, vilces un bremžu iekārtu, kā arī vilcienu vadības nodrošināšanas sistēmas uzbūvei jābūt tādai, kas ļauj vilcienam turpināt kustību arī noteiktos nelabvēlīgos apstākļos, nekaitējot izmantojamajam aprīkojumam.

2.4.3. Tehniskā saderība

Elektroiekārtām jābūt saderīgām ar vilcienu vadības nodrošināšanas un signalizācijas iekārtu darbību.

Elektriskās vilces gadījumā strāvas noņēmēju parametriem jābūt tādiem, kas nodrošina vilcienu kustību, izmantojot Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas energoapgādes sistēmas.

Ritošā sastāva parametriem jābūt tādiem, kas ļauj tam kursēt pa jebkuru sliežu ceļu, kur to paredzēts izmantot.

2.5. Tehniskā apkope

2.5.1. Veselības aizsardzība un drošība

Apkopes centru tehniskajām iekārtām un izmantojamajiem darba paņēmieniem jāgarantē apakšsistēmu droša ekspluatācija, un tie nedrīkst apdraudēt veselību un drošību.

2.5.2. Vides aizsardzība

Tehniskās iekārtas un darba paņēmieni, kurus izmanto apkopes centros, nedrīkst radīt tādu kaitējumu apkārtējai videi, kas pārsniedz pieļaujamo līmeni.

2.5.3. Tehniskā saderība

Parastā ritošā sastāva tehniskās apkopes iekārtām jānodrošina drošības, higiēnas un komforta darbību veikšana jebkuram ritošajam sastāvam, kuram tās paredzētas.

2.6. Satiksmes nodrošināšana un vadība

2.6.1. Drošība

Tikla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai, kā arī mašīnistu, vilcienu personāla un kontroles centru personāla kvalifikācijai jābūt tādai, lai garantētu drošu ekspluatāciju, ņemot vērā atšķirīgas prasības pret pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem.

Tehniskās apkopes darbībām un to biežumam, apkopes un kontroles centru personāla sagatavošanai un kvalifikācijai, kā arī kvalitātes nodrošinājuma sistēmai, ko ieviesuši attiecīgie uzņēmēji kontroles un tehniskās apkopes centros, jābūt tādai, kas nodrošina augstu drošības līmeni.

2.6.2. Drošums un darbspēja

Tehniskās apkopes operācijām un to biežumam, tehniskās apkopes un kontroles centru personāla sagatavošanai un kvalifikācijai, kā arī kvalitātes nodrošinājuma sistēmai, ko ieviesuši attiecīgie uzņēmēji kontroles un tehniskās apkopes centros, jābūt tādai, kas nodrošina augstu sistēmas drošumu un darbspēju.

2.6.3. Tehniskā saderība

Tikla ekspluatācijas noteikumu saskaņošanai, kā arī mašīnistu, vilcienu personāla un dispečeru kvalifikācijai jābūt tādai, lai nodrošinātu Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas efektivitāti, ņemot vērā atšķirīgas prasības pret pārrobežu un iekšzemes pārvadājumiem.

2.7. Tālvadības izmantošana kravu un pasažieru pārvadājumos

2.7.1. Tehniskā saderība

Pamatprasības attiecībā uz tālvadības izmantošanu garantē pasažieriem un preču pārvadātājiem vismaz noteikta kvalitātes līmeņa pakalpojumus, piemēram, tehniskās saderības ziņā.

Jāveic pasākumi, lai nodrošinātu:

- to, ka datubāzes, programmatūru un datu pārraides protokolus izstrādā tā, lai būtu iespējama maksimāla savstarpēja datu (izņemot konfidenciālus komercdatus) apmaiņa starp dažādām lietojumsistēmām un operatoriem,
- lietotājiem ērtu pieeju informācijai.

2.7.2. Drošums un darbspēja

Šo datubāzu, programmatūras un datu pārraides protokolu izmantošanas, vadības, aktualizācijas un uzturēšanas paņēmieniem jāgarantē šo sistēmu efektivitāte un pakalpojumu kvalitāte.

2.7.3. Veselības aizsardzība

Šo sistēmu un lietotāju saskarnēm jāatbilst obligātajiem ergonomikas un veselības aizsardzības normatīviem.

2.7.4. Drošība

Uzglabājot un pārraidot ar drošību saistītu informāciju, jāievēro atbilstīgas prasības attiecībā uz godprātību un drošumu.

IV PIELIKUMS

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTU ATBILSTĪBA UN IZMANTOŠANAS LIETDERĪBA

1. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

“EK” deklarācija attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kuri nosaka 3. pantā minētās Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību. Šie savstarpējas izmantojamības komponenti var būt šādi.

1.1. **Vispārēji komponenti**

Šādi komponenti ir atrodamī ne tikai dzelzceļa sistēmā, un tos var izmantot citās nozarēs.

1.2. **Vispārēji komponenti ar īpašiem parametriem**

Šādi komponenti ir atrodamī ne tikai dzelzceļa sistēmā, bet, kad tos izmanto dzelzceļa vajadzībām, tiem jābūt ar īpašiem rādītājiem.

1.3. **Īpaši komponenti**

Šādus komponentus izmanto tikai dzelzceļa vajadzībām.

2. DARBĪBAS JOMA

“EK” deklarācija apliecina:

- ka pilnvarotā iestāde vai iestādes ir izvērtējušas viena atsevišķi aplūkota savstarpējas izmantojamības komponenta faktisko atbilstību attiecīgajām tehniskajām specifikācijām vai
- ka pilnvarotā iestāde vai iestādes ir izvērtējušas viena savstarpējas izmantojamības komponenta izmantošanas lietderību, aplūkojot to kā dzelzceļa sastāvdaļu, un, jo īpaši ja tas skar saskarnes, saistībā ar pārbauddāmajām (galvenokārt funkcionālajām) tehniskajām specifikācijām.

Veicot novērtējumu projektēšanas un ražošanas stadijā, pilnvarotās iestādes izmanto Lēmumā 93/465/EEK noteiktos modulūs saskaņā ar SITS minētajiem nosacījumiem.

3. “EK” DEKLARĀCIJAS SATURS

“EK” atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarācijai un pavaddokumentiem jābūt ar datumu un parakstu.

Šo deklarāciju raksta tajā pašā valodā kā lietošanas norādījumus, un tā satur šādas ziņas:

- atsauces uz direktīvu,
- ražotāja vai Kopienā reģistrēta viņa pilnvarota pārstāvja vārdu vai nosaukumu un adresi (norāda juridisko nosaukumu un pilnu adresi, pilnvarotā pārstāvja gadījumā norāda arī ražotāja vai projektētāja juridisko nosaukumu),
- savstarpējas izmantojamības komponenta aprakstu (marka, tips utt.),

- tās procedūras aprakstu, kuru ievēro, deklarējot atbilstību vai izmantošanas lietderību (13. pants),
 - visus būtiskos raksturojumus, kuriem atbilst savstarpējas izmantojamības komponents, jo īpaši tā izmantošanas nosacījumus,
 - tās pilnvarotās iestādes vai iestāžu nosaukumu, kas piedalījusies atbilstības vai izmantošanas lietderības noteikšanas procedūrā, kā arī pārbaudes sertifikāta datumu un, vajadzības gadījumā, sertifikāta derīguma ilgumu un nosacījumus,
 - vajadzības gadījumā — atsauci uz Eiropas specifikācijām,
 - ziņas par parakstītāju, kam piešķirtas pilnvaras uzņemt saistības ražotāja vai Kopienā reģistrēta ražotāja pilnvarota pārstāvja vārdā.
-

V PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU VERIFIKĀCIJAS DEKLARĀCIJA

“EK” verifikācijas deklarācijai un pavaddokumentiem jābūt ar datumu un parakstu.

Šo deklarāciju raksta tajā pašā valodā kā tehnisko dokumentāciju, un tā satur šādas ziņas:

- atsauces uz direktīvu,
 - līgumslēdzēja subjekta vai Kopienā reģistrēta tā pilnvarota pārstāvja vārdu vai nosaukumu un adresi (norāda juridisko nosaukumu un pilnu adresi, pilnvarotā pārstāvja gadījumā norāda arī līgumslēdzēja subjekta juridisko nosaukumu),
 - apakšsistēmas īsu aprakstu,
 - tās pilnvarotās iestādes nosaukumu, kas veikusi 18. pantā minēto “EK” verifikāciju,
 - atsauces uz dokumentiem, kas iekļauti tehniskajā dokumentācijā,
 - visus attiecīgos pagaidu vai galīgos noteikumus, kas ir jāievēro attiecībā uz apakšsistēmām, jo īpaši, vajadzības gadījumā, jebkurus ekspluatācijas ierobežojumus vai nosacījumus,
 - ja tā ir pagaidu “EK” deklarācija, tās derīguma ilgumu,
 - ziņas par parakstītāju.
-

VI PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRA

1. IEVADS

“EK” verifikācija ir procedūra, ar ko pilnvarotā iestāde pēc līgumslēdzēja subjekta vai Kopienā reģistrēta viņa pilnvarota pārstāvja pieprasījuma pārbauda un apliecina, ka apakšsistēma:

- atbilst šīs direktīvas prasībām,
- atbilst pārējiem noteikumiem, kas izriet no Līguma, un to drīkst nodot ekspluatācijā.

2. STADIJAS

Apakšsistēmu pārbauda katrā no šeit norādītajām stadijām, veicot:

- vispārēju projektēšanu,
- apakšsistēmas celtniecību, cita starpā arī inženierceltniecības darbus, komponentu montāžu, savstarpēju pielāgošanu,
- apakšsistēmas galīgo pārbaudi.

3. SERTIFIKĀTS

Par “EK” verifikāciju atbildīgā pilnvarotā iestāde izdod atbilstības sertifikātu, kas paredzēts līgumslēdzējam subjektam vai Kopienā reģistrētam viņa pilnvarotam pārstāvim, kurš savukārt sagatavo “EK” verifikācijas deklarāciju, kas paredzēta uzraudzības iestādei dalībvalstī, kur atrodas un/vai darbojas šī apakšsistēma.

4. TEHNISKĀ DOKUMENTĀCIJA

Tehniskajā dokumentācijā, ko pievieno verifikācijas deklarācijai, iekļauj šādus datus:

- attiecībā uz infrastruktūru: celtniecības plānus, apstiprinātus rakšanas un nostiprināšanas darbu protokolus, betona izmēģinājuma un pārbaudes aktus,
- attiecībā uz pārējām apakšsistēmām: koprasējumus un detalizētus rasējumus saistībā ar darbu izpildi, elektriskās un hidrauliskās shēmas, strāvas ķēdes shēmas, datu apstrādes un automatizēto sistēmu aprakstu, ekspluatācijas un apkopes pamācības u.c.,
- apakšsistēmā iekļauto 3. pantā minēto savstarpējas izmantojamības komponentu uzskaitījumu,
- “EK” atbilstības vai izmantošanas lietderības deklarāciju kopijas, kas jāpievieno iepriekš minētajiem komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu, vajadzības gadījumā kopā ar attiecīgo aprēķinu piezīmēm un izmēģinājumu un pārbaudes protokolu kopijām, kurus veikušas pilnvarotās iestādes, pamatojoties uz kopējām tehniskajām specifikācijām,
- par “EK” verifikāciju atbildīgās pilnvarotās iestādes sertifikātu kopā ar attiecīgo aprēķinu piezīmēm, kurš apstiprināts ar parakstu un kurā norādīts, ka projekts atbilst šīs direktīvas prasībām, minot visas ierunas, kas fiksētas, veicot šos darbus, un vēl nav atsauktas; šim sertifikātam jāpievieno arī pārbaudes un revīzijas protokoli, ko sastādījusi tā pati iestāde, veicot savus pienākumus, kas noteikti 5.3. un 5.4. iedaļā.

5. UZRAUDZĪBA

- 5.1. “EK” uzraudzības mērķis ir panākt to, ka apakšsistēmas izveides laikā tiek pildītas saistības, kas izriet no tehniskās dokumentācijas.

- 5.2. Par ražošanas pārbaudi atbildīgai pilnvarotajai iestādei jābūt pastāvīgai piekļuvei būvlaukumiem, ražošanas cehiem, noliktavām un vajadzības gadījumā, rūpnieciskās ražošanas vai izmēģinājumu iekārtām un vispār jebkurai teritorijai, kura tās darbiniekiem būtu jāapmeklē, veicot savus pienākumus. Līgumslēdzējam subjektam vai viņa pilnvarotam pārstāvim Kopienā tai jānosūta visi šim nolūkam vajadzīgie dokumenti, jo īpaši apakšsistēmas izveides plāni un tehniskā dokumentācija, vai jāuzdod tos nosūtīt.
- 5.3. Par darbu izpildes pārbaudi atbildīgai pilnvarotajai iestādei regulāri jāveic revīzijas, lai pārliecinātos par atbilstību direktīvas prasībām. Tai jāiepazīstina ar revīzijas ziņojumiem personas, kas atbild par darbu izpildi. Tā var pieprasīt tās pārstāvju klātbūtni noteiktās celtniecības darbu stadijās.
- 5.4. Turklāt pilnvarotās iestādes pārstāvji var apmeklēt būvlaukumu vai ražošanas cehus bez brīdinājuma. Šādu apmeklējumu laikā pilnvarotā iestāde var veikt pilnu vai daļēju revīziju. Ar pārbaudes protokolu un, attiecīgā gadījumā, ar revīzijas ziņojumu tai jāiepazīstina personas, kas atbild par darbu izpildi.

6. DOKUMENTU IESNIEGŠANA

Visa 4. punktā minētā dokumentācija jānodod līgumslēdzējam subjektam vai Kopienā reģistrētam viņa pilnvarotam aģentam kā apstiprinājumu atbilstības sertifikātam, ko izdevusi pilnvarotā iestāde, kas atbild par apakšsistēmas verificēšanu darba režīmā. Dokumentācija jāpievieno "EK" verifikācijas deklarācijai, ko līgumslēdzējs subjekts pārsūta uzraudzības iestādei attiecīgajā dalībvalstī.

Vienu dokumentācijas eksemplāru līgumslēdzējs subjekts glabā visu apakšsistēmas ekspluatācijas laiku. Pēc pieprasījuma to nosūta jebkurai citai dalībvalstij.

7. DATU PUBLICĒŠANA

Katra pilnvarotā iestāde regulāri publicē attiecīgo informāciju par:

- saņemtiem "EK" verifikācijas pieteikumiem,
- izdotiem atbilstības sertifikātiem,
- atteiktiem atbilstības sertifikātiem.

8. VALODA

Dokumentācijai un sarakstei saistībā ar "EK" verifikācijas norisi jābūt tās dalībvalsts valodā, kurā reģistrēts līgumslēdzējs subjekts vai viņa pilnvarots pārstāvis Kopienā, vai valodā, ko atzīst šis subjekts.

VII PIELIKUMS

OBLIGĀTI KRITĒRIJI, KAS DALĪBVALSTĪM JĀŅEM VĒRĀ, IZRAUGOTIES PILNVAROTĀS IESTĀDES

1. Šī iestāde, tās direktors un personāls, kas atbild par pārbauci veikšanu, nedrīkst tieši vai kā pilnvaroti pārstāvji iesaistīties savstarpējas izmantojamības komponentu vai apakšsistēmu projektēšanā, ražošanā, montāžā, tirdzniecībā un apkopē vai to izmantošanā. Tas neizslēdz tehniskās informācijas apmaiņu starp ražotāju vai projektētāju un šo iestādi.
2. Šī iestāde un tās personāls, kas atbild par pārbaudēm, veic pārbaudes ar visaugstāko profesionālo godprātību un tehnisko kompetenci neatkarīgi no jebkāda spiediena un jo īpaši finansiāla pamudinājuma, kas varētu iespaidot lēmumus vai inspicēšanas rezultātus, īpaši no to personu vai personu grupu puses, kuru intereses skar pārbauci rezultāti.
3. Pilnvarotās iestādes rīcībā jābūt vajadzīgajam personālam un līdzekļiem ar šīm pārbaudēm saistīto tehnisko un administratīvo uzdevumu pienācīgai veikšanai, tai jābūt pieejamam aprīkojumam, kas ir vajadzīgs ārkārtējām pārbaudēm.
4. Personālam, kas atbild par pārbaudēm, jābūt:
 - ar pienācīgu tehnisko un profesionālo sagatavotību,
 - ar vajadzīgu izpratni par veicamo pārbauci prasībām un pietiekamu pieredzi šo pārbauci veikšanā,
 - prasmei sastādīt sertifikātus, protokolus un ziņojumus, kas ir veikto pārbauci oficiāls rakstveida apliecinājums.
5. Jānodrošina par pārbaudēm atbildīgā personāla neatkarība. Amatpersonas nedrīkst saņemt atlīdzību, pamatojoties un veikto pārbauci skaitu vai šo pārbauci rezultātiem.
6. Iestādei jāapdrošina civiltiesiskā atbildība, ja vien šo apdrošināšanu saskaņā ar attiecīgās valsts likumiem nesedz valsts vai šīs pārbaudes neveic pati dalībvalsts.
7. Pilnvarotās iestādes darbiniekiem jāglabā dienesta noslēpumi, kas skar visu, ko viņi uzzina, pildot savus pienākumus (tas neattiecas uz kompetentajām valsts iestādēm valstī, kur viņi veic šo darbu) saskaņā ar šo direktīvu vai jebkuru valsts tiesību aktu, ar kuru ievieš šo direktīvu.

VIII PIELIKUMS

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI, KAS JĀIEVĒRO APVIENOTAJAI PĀRSTĀVJU KOMITEJAI (APK)

1. Saskaņā ar vispārējo standartizācijas kārtību Kopienā, APK jāstrādā atklāti un caurskatāmi, balstoties uz konsensa principu, un neatkarīgi no kādām konkrētām interesēm. Tālāb visiem triju kategoriju pārstāvjiem APK — infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa uzņēmēj sabiedrībām un rūpniecības uzņēmumiem — jādod izdevība paust savu viedokli SITS izstrādes gaitā saskaņā ar APK reglamentu, pirms APK pabeigusi SITS projekta izstrādāšanu,
 2. Ja APK trūkst vajadzīgās pieredzes kāda SITS projekta izstrādē, tai tūlīt jāinformē Komisija.
 3. APK jāizveido vajadzīgās darba grupas SITS projekta izstrādei, šo darba grupu struktūrai jābūt elastīgai un efektīvai. Tālāb ekspertu skaitam jābūt ierobežotam. Jānodrošina līdzsvarota infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmēj sabiedrību pārstāvība, no vienas puses, un rūpniecības uzņēmumu pārstāvība, no otras puses, jāpanāk pienācīgs līdzsvars starp dažādu valstu pilsoņiem. Eksperti no ārpuskopienas valstīm var piedalīties darba grupu sēdēs kā novērotāji.
 4. Par visām grūtībām, kas rodas saistībā ar šo direktīvu un ko APK darba grupas nevar atrisināt, nekavējoties jāziņo Komisijai.
 5. Visi darba dokumenti, kas ir nepieciešami APK darba uzraudzībai, jānodod Komisijas un 21. pantā minētās komitejas rīcībā.
 6. APK jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai nodrošinātu tās darbības gaitā jebkādas uzmanībā nonākušas būtiskas informācijas konfidencialitāti
 7. APK jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai visus tās locekļus un ekspertus, kas iesaistīti darba grupās, informētu par 21. pantā minētās komitejas darbu un par šīs komitejas un Komisijas ieteikumiem.
-