

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2016/798**(2016. gada 11. maijs)****par dzelzceļa drošību****(pārstrādāta redakcija)****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK ⁽⁴⁾ ir tikusi būtiski grozīta. Ņemot vērā to, ka jāveic turpmāki grozījumi, skaidrības labad minētā direktīva būtu jāpārstrādā.
- (2) Ar Direktīvu 2004/49/EK tika noteikts vienots dzelzceļa drošības regulatīvais pamats, šajā nolūkā izmantojot drošības noteikumu satura saskaņošanu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikāciju un nosakot valstu drošības iestāžu uzdevumus un funkcijas un negadījumu izmeklēšanas kārtību. Tomēr, lai veicinātu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas turpmāku attīstību, Direktīva 2004/49/EK ir rūpīgi jāpārskata.
- (3) Uz metro, tramvajiem un citām vieglā dzelzceļa sistēmām daudzās dalībvalstīs attiecas vietējas tehniskās prasības, un tie neietilpst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ⁽⁵⁾ darbības jomā. Lai sekmētu šīs Direktīvas un Direktīvas (ES) 2016/797 īstenošanu, abām minētajām direktīvām vajadzētu būt vienādi darbības jomai. Tāpēc šādas vietējas sistēmas vajadzētu izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas.
- (4) Ciktāl dažus šīs direktīvas konceptus var būt lietderīgi piemērot metro un citām vietējām sistēmām, dalībvalstīm būtu jāļauj nolemt, neskarot šīs direktīvas darbības jomu, piemērot dažus šīs direktīvas noteikumus, kurus tās uzskata par atbilstīgiem. Šajā gadījumā dalībvalstīm būtu jāļauj nepiemērot tādas pienākumus kā valsts noteikumu paziņošana un ziņošana.
- (5) Savienības dzelzceļa sistēmas drošības līmenis ir visumā augsts, īpaši salīdzinājumā ar autotransportu. Dzelzceļa drošība kopumā būtu jāuztur un, kad praktiski iespējams, pastāvīgi jāuzlabo, ņemot vērā tehnikas un zinātnes progresu un Savienības un starptautisko tiesību attīstību. Par prioritāti būtu jāuzskata negadījumu novēršana. Cilvēkfaktoru ietekme arī būtu jāņem vērā.

⁽¹⁾ OV C 327, 12.11.2013., 122. lpp.

⁽²⁾ OV C 356, 5.12.2013., 92. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 26. februāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2015. gada 10. decembra nostāja pirmajā lasījumā (OV C 57, 12.2.2016., 64. lpp.). Eiropas Parlamenta 2016. gada 28. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 44. lappusi).

- (6) Ja dalībvalsts ievieš augstāku drošības līmeni, tai būtu jānodrošina, lai pieņemtais noteikums neradītu šķērsli savstarpējai izmantojamībai vai neizraisītu diskrimināciju.
- (7) Galvenajiem Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajadzētu būt pilnīgi atbildīgiem par sistēmas drošību katram savā tās daļā. Īstenojot riska kontroles pasākumus, tiem būtu jāsadarbojas vienmēr, kad tas ir lietderīgi.
- (8) Neskarot infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par dzelzceļa drošības attīstību un uzlabošanu, nevajadzētu izslēgt citu dalībnieku, piemēram, par apkopi atbildīgo struktūrvienību, ražotāju, transportētāju, nosūtītāju, saņēmēju, uzpildītāju, izsūkņētāju, iekrāvēju, izkrāvēju, apkopes nodrošinātāju, turētāju, pakalpojumu sniedzēju un līgumslēdzēju subjektu atbildību par saviem ražojumiem, pakalpojumiem un procesiem. Katram Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekam attiecībā pret citiem dalībniekiem vajadzētu būt atbildīgam par pilnīgu un patiesu visas attiecīgās informācijas paziņošanu, lai pārbaudītu, vai riteklī ir ekspluatācijas kārtībā. Tas jo īpaši attiecas uz informāciju par konkrētā ritekļa stāvokli un vēsturi, apkopes dokumentiem, iekraušanas operāciju izsekojamību un pavadzīmēm.
- (9) Katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājam un par apkopi atbildīgajai struktūrvienībai būtu jānodrošina, ka to līgumslēdzēji un citas personas īsteno riska kontroles pasākumus. Minētajā nolūkā katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājam un par apkopi atbildīgajai struktūrvienībai būtu jāpiemēro tie uzraudzības paņēmieni, kas noteikti kopīgajās drošības metodēs ("CSM"). To līgumslēdzējiem šis process būtu jāpiemēro, izmantojot līgumsaistības. Ņemot vērā faktu, ka šādi pasākumi ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmas būtiska daļa, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem savas līgumsaistības būtu jādara zināmas pēc Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras ("Aģentūra"), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/796 ⁽¹⁾, vai valsts drošības iestādes pieprasījuma saistībā ar uzraudzības pasākumiem.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāveicina savstarpējas uzticēšanās, palāvības un mācīšanās kultūra, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekus mudina sekmēt drošības attīstību, vienlaikus nodrošinot konfidencialitāti.
- (11) Lai garantētu drošības uzturēšanu augstā līmenī un lai, kad nepieciešams un praktiski iespējams, drošību uzlabotu, pakāpeniski ir ieviesti kopīgie drošības mērķi ("CST") un CSM. Tiem būtu jānodrošina rīki drošības un operatoru snieguma izvērtēšanai gan Savienības līmenī, gan dalībvalstīs. Ir noteikti kopīgie drošības rādītāji ("CSI"), lai izvērtētu, vai sistēmas atbilst CST, un lai veicinātu dzelzceļa drošības uzraudzību.
- (12) Valsts noteikumi, kuru pamatā bieži vien ir valsts tehniskie standarti, pakāpeniski tiek aizstāti ar noteikumiem, kuri pamatojas uz CST, CSM un savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās ("SITS") noteiktiem kopīgiem standartiem. Lai novērstu šķēršļus savstarpējai izmantojamībai, valsts noteikumu, tostarp ekspluatācijas noteikumu, apjoms būtu jāsamazina pēc tam, kad SITS ir attiecinātas uz visu Savienības dzelzceļa sistēmu un kad attiecībā uz SITS ir novērsti visi neatrisinātie jautājumi. Minētajā nolūkā dalībvalstīm vajadzētu rūpēties par savas valsts noteikumu sistēmas atjaunināšanu, atcelt novecojušus noteikumus un par to nekavējoties informēt Komisiju un Aģentūru.
- (13) Valsts noteikumi būtu jāizstrādā un jāpublicē tā, lai tie ir saprotami ikvienam potenciālajam valstu tīkla lietotājam. Tomēr šādi noteikumi bieži vien atsaucas uz citiem dokumentiem, piemēram, valsts standartiem, Eiropas standartiem, starptautiskiem standartiem vai citām tehniskām specifikācijām, kas daļēji vai pilnībā varētu būt aizsargāti ar intelektuālā īpašuma tiesībām. Tādēļ ir atbilstīgi, ka publicēšanas pienākums nebūtu jāattiecina uz jebkuriem dokumentiem, uz kuriem valsts noteikumi tieši vai netieši atsaucas.
- (14) Valsts noteikumi bieži ietver prasības, kas daļēji attiecas gan uz savstarpēju izmantojamību, gan uz drošību. Tā kā drošība ir būtiska Direktīvas (ES) 2016/797 prasība, valsts noteikums var attiekties uz Direktīvu (ES) 2016/797 un šo direktīvu. Tāpēc būtu jāatceļ nošķirums starp jēdzieniem "valsts drošības noteikumi" un "valsts tehniskie noteikumi", kas definēti, attiecīgi, Direktīvā 2004/49/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 1. lappusi).

2008/57/EK ⁽¹⁾), un tie būtu jāaizstāj ar jēdzienu “valsts noteikumi”, par kuriem jāziņo vai nu saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, un/vai ar šo direktīvu vai ar abām minētajām direktīvām. Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 par valsts noteikumiem jāziņo galvenokārt tad, kad tie attiecas uz strukturālu apakšsistēmu laišanu tirgū vai nodošanu ekspluatācijā. Saskaņā ar šo direktīvu par tiem būtu jāziņo tad, kad tie attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas darbību vai uz konkrētiem šīs direktīvas jautājumiem, tostarp iesaistīto dalībnieku uzdevumiem, drošības sertifikāciju, drošības atļaujām un negadījumu izmeklēšanu.

- (15) Ņemot vērā šo pakāpeniskuma principu, novēršot šķēršļus Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējai izmantojamībai, un laiku, kas būs vajadzīgs SITS ieviešanai, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu situāciju, kad dalībvalstis pieņem jaunus valsts noteikumus vai sāk projektus, kas palielina pašreizējās sistēmas dažādību, izņemot specifiskās situācijās, kas paredzētas šajā direktīvā. Drošības pārvaldības sistēma ir atzītais instruments risku kontrolēšanai, turpretim infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākums ir nekavējoties veikt korektīvas darbības, lai nepieļautu negadījumu atkārtošanos. Dalībvalstīm vajadzētu atturēties tūlīt pēc negadījuma pieņemt jaunus valsts noteikumus, ja vien šādi jauni noteikumi nav nepieciešami kā steidzams preventīvs pasākums.
- (16) Vilcienu vadības un signalizācijas sistēmām ir būtiska nozīme dzelzceļa drošības nodrošināšanā. Šajā sakarībā Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) ieviešana Savienības dzelzceļa tīklā ir svarīgs ieguldījums drošības līmeņa uzlabošanā.
- (17) 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 visiem kopīgi elementi. Informācija par drošību un drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu būtu jāiesniedz Aģentūrai un attiecīgās dalībvalsts valsts drošības iestādei.
- (18) Drošības pārvaldības sistēmai ar tās procesiem būtu jānodrošina, lai, piemērojot cilvēkfaktoru zināšanas un izmantojot atzītas metodes, tiktu ņemtas vērā cilvēku spējas un to robežas, un ietekme uz cilvēka veiktspēju.
- (19) Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumos būtu jāietver arī bīstamu kravu pārvadājumi. Taču būtu jānošķir šīs direktīvas mērķis, kas ir saglabāt un, ja iespējams, uzlabot Savienības dzelzceļa sistēmas drošību, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/68/EK ⁽²⁾ mērķis, kas ir galvenokārt regulēt vielu klasifikāciju un to norobežošanas specifikāciju, tostarp drošu iekraušanu, izkraušanu un norobežošanu esošajā dzelzceļa sistēmā. Tāpēc, neskarot Direktīvu 2008/68/EK, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmā būtu pienācīgi jāņem vērā iespējamie papildriski, kas rodas, pārvadājot bīstamas preču kravas.
- (20) Visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāpiemēro vienādas drošības prasības, lai garantētu dzelzceļa drošību augstā līmenī un vienādus apstākļus. Lai varētu iegūt piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, 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 attiecīgajā darbības telpā. Ja Aģentūra izsniedz vienotu drošības sertifikātu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kam ir darbības telpa vienā vai vairākās dalībvalstīs, tai vajadzētu būt vienīgajai iestādei, kas izvērtē, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir pareizi ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu. Izvērtējot attiecīgajos valsts noteikumos paredzētās prasības, būtu jāiesaista valstu drošības iestādes, kas atbild par paredzēto darbības telpu.
- (21) Pamatojoties uz Direktīvu 2004/49/EK, ir noteiktas saskaņotas metodes, lai tās piemērotu Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem un valstu drošības iestādēm saistībā ar pārraudzību, atbilstības izvērtēšanu, uzraudzību un riska novērtēšanu un izvērtēšanu. Minētais regulatīvais pamats ir pietiekami labi izstrādāts, lai pakāpeniski pārietu uz “vienoto drošības sertifikātu”, kas derīgs visā attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbības telpā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/57/EK (2008. gada 17. jūnijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

- (22) Lai procedūras vienotā drošības sertifikātu izsniegšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem padarītu efektīvākas un saskaņotākas, Aģentūrai ir jāpiešķir centrāla loma šādu sertifikātu izdošanā. Ja darbības telpa atrodas tikai vienā dalībvalstī, pieteikuma iesniedzējam vajadzētu būt iespējai izvēlēties, vai, izmantojot Regulā (ES) 2016/796 minēto vienas pieturas aģentūru, iesniegt vienotā drošības sertifikāta pieteikumu minētās dalībvalsts valsts drošības iestādei vai Aģentūrai. Pieteikuma iesniedzēja izdarītajai izvēlei vajadzētu būt saistošai līdz brīdim, kad pieteikuma procedūra ir noslēgusies vai izbeigta. Šim jaunajam režīmam vajadzētu padarīt Savienības dzelzceļa sistēmu efektīvāku un produktīvāku, samazinot administratīvo slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (23) Aģentūrai un valstu drošības iestādēm vajadzētu attiecīgā gadījumā sadarboties un dalīt kompetenci vienoto drošības sertifikātu izdošanā. Būtu jāizveido skaidri procedūras un šķēršļtīkšanas noteikumi, lai risinātu gadījumus, kad nesakrīt Aģentūras un valstu drošības iestāžu viedoklis par izvērtējumiem, kas veikti saistībā ar vienoto drošības sertifikātu izdošanu.
- (24) Jaunais funkciju un uzdevumu sadalījums starp valstu drošības iestādēm un Aģentūru saistībā ar drošības sertifikātu izdošanu būtu jāpaveic efektīvi. Minētajā nolūkā būtu jāizveido sadarbības nolīgumi starp Aģentūru un valstu drošības iestādēm.
- (25) Sadarbības nolīgumi jo īpaši ir vajadzīgi tāpēc, lai ņemtu vērā konkrētu dalībvalstu specifisko ģeogrāfisko un vēsturisko situāciju, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus pienācīgu darbību. Ja darbība tiek veikta tikai tīklos, kuros ģeogrāfisku vai vēsturisku iemeslu dēļ ir vajadzīgas specifiskas zināšanas, un ja šādi tīkli ir izolēti no pārējās Savienības dzelzceļa sistēmas, pieteikuma iesniedzējam vajadzētu būt iespējai vajadzīgās formalitātes izpildīt uz vietas mijiedarbībā ar attiecīgajām valstu drošības iestādēm. Lai to panāktu un nolūkā samazināt administratīvos slogus un izmaksas, sadarbības nolīgumos, kas noslēdzami starp Aģentūru un attiecīgajām valstu drošības iestādēm, vajadzētu būt iespējai paredzēt atbilstīgu uzdevumu sadalījumu, neskarot Aģentūras galīgo atbildību par vienotā drošības sertifikāta izdošanu.
- (26) Dzelzceļa tīkliem, kas atrodas Baltijas valstīs (Igaunijā, Latvijā un Lietuvā), sliežu ceļa platums ir 1 520 mm, proti, tāds pats kā kaimīnos esošajās trešās valstīs, bet atšķiras no galvenā dzelzceļa tīkla Eiropā. Šie Baltijas valstu tīkli ir mantojuši kopīgas tehniskās un ekspluatācijas prasības, kas nodrošina to *de facto* savstarpēju izmantojamību, un – šajā sakarā – drošības sertifikātu, kas izdots vienā no šīm dalībvalstīm, varētu attiecināt uz pārējiem no šiem tīkliem. Lai veicinātu resursu efektīvu un samērīgu piešķiršanu saistībā ar drošības sertifikāciju un lai šādos gadījumos pieteikuma iesniedzējam samazinātu finansiālo un administratīvo slogu, Aģentūras un attiecīgo valsts drošības iestāžu īpašajā sadarbības kārtībā vajadzības gadījumā būtu jāietver iespēja līgumiski uzticēt uzdevumus šīm valstu drošības iestādēm.
- (27) Šīs direktīvas rezultātā Savienības dzelzceļa drošības līmenim nebūtu jāpazeminās un izmaksām nebūtu jāpieaug. Minētajā nolūkā Aģentūrai un valstu drošības iestādēm būtu jāuzņemas pilna atbildība par to izdotajiem vienotajiem drošības sertifikātiem, jo īpaši šajā sakarā uzņemoties līgumisku un ārpuslīgumisku atbildību. Ja Aģentūra vai tās darbinieki ir iesaistīti tiesas izmeklēšanā, Aģentūrai būtu pilnībā jāsadarbības ar attiecīgās dalībvalsts vai dalībvalstu kompetentajām iestādēm.
- (28) Būtu skaidri jānošķir, no vienas puses, Aģentūras un valstu drošības iestāžu tiešā atbildība par drošību, kas izriet no drošības sertifikātu un drošības atļauju izdošanas, un, no otras puses, valstu drošības iestāžu uzdevums izveidot valsts regulatīvo pamatu un pastāvīgi uzraudzīt visu attiecīgo personu darbību. Katrai valsts drošības iestādei būtu jāpārbauda, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs pastāvīgi ievēro uzlikto juridisko pienākumu izveidot drošības pārvaldības sistēmu. Lai gūtu pierādījumus par šāda pienākuma ievērošanu, var būt vajadzīgas ne tikai attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja pārbaudes uz vietas, bet arī valstu drošības iestāžu īstenota uzraudzība nolūkā izvērtēt, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs turpina pienācīgi piemērot savu drošības pārvaldības sistēmu arī pēc tam, kad tam piešķirts drošības sertifikāts vai drošības atļauja. Valstu drošības iestādēm būtu jākoordinē uzraudzības darbības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību citās dalībvalstīs, un tām būtu jānodrošina jādalās ar informāciju un attiecīgā gadījumā – ar Aģentūru. Aģentūrai būtu jāpalīdz valstu drošības iestādēm to sadarbībā. Minētajā kontekstā Aģentūrai un valstu drošības iestādēm būtu jāizveido nepieciešamā kārtība, lai sekmētu savstarpēju informācijas apmaiņu.

- (29) Ja valsts drošības iestāde secina, ka Aģentūras izdota vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neizpilda sertifikācijas nosacījumus, Aģentūrai un valstu drošības iestādēm būtu cieši jāsadarbojas. Šādā gadījumā tai būtu jālūdz Aģentūrai minēto sertifikātu ierobežot vai atsaukt. Lai risinātu domstarpības starp Aģentūru un valsts drošības iestādi, būtu jāparedz šķīrējtiesas procedūra. Ja valsts drošības iestāde uzraudzības gaitā konstatē nopietnu drošības risku, tai būtu jāinformē Aģentūra un jebkura cita attiecīgā valsts drošības iestāde vietā, kur ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbības telpa. Attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu jāatļauj uz laiku piemērot drošības pasākumus, tostarp nekavējoties ierobežot vai apturēt attiecīgās darbības. Par nopietnu drošības risku šajā kontekstā būtu jāuzskata smags juridisko pienākumu vai drošības prasību pārkāpums, kas pats par sevi vai vairāku secīgu gadījumu rezultātā var izraisīt negadījumu vai smagu negadījumu.
- (30) Aģentūra vajadzētu spēt izveidot instrumentu, kas atvieglo informācijas apmaiņu starp attiecīgajiem dalībniekiem, kuri konstatē vai tiek informēti par drošības risku saistībā ar defektiem un konstrukcijas neatbilstībām vai tehniskā aprīkojuma atteicēm.
- (31) Vienoto drošības sertifikātu vajadzētu izsniegt, pamatojoties uz pierādījumiem, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir ieviesis savu drošības pārvaldības sistēmu.
- (32) Infrastruktūras pārvaldītāju svarīgam pienākumam vajadzētu būt atbildībai par to dzelzceļa tīkla konstrukcijas drošību, apkopi un ekspluatāciju. Infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt valsts drošības iestādes izsniegtai drošības atļaujai attiecībā uz to drošības pārvaldības sistēmu, un būtu jāizpilda citi noteikumi, lai atbilstu drošības prasībām.
- (33) Vilcienu apkalpju sertifikācija var radīt grūtības jaunpienācējiem. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas paredzējuši darboties attiecīgajā tīklā, būtu iespējas izmantot materiāli tehnisko bāzi vilcienu apkalpju apmācībai un sertifikācijai, kas nepieciešamas, lai izpildītu valsts noteikumus paredzētās prasības.
- (34) Par apkopi atbildīgajai struktūrvienībai vajadzētu būt sertificētai kravas vagonu apkopes veikšanai. Ja par apkopi atbildīgā struktūrvienība ir infrastruktūras pārvaldītājs, šai sertifikācijai vajadzētu būt iekļautai drošības atļaujas procedūrā. Šādai struktūrvienībai izsniegtajam sertifikātam vajadzētu garantēt, ka šīs direktīvas apkopes prasības tiek izpildītas attiecībā uz katru kravas vagonu, par kura tā ir atbildīga. Minētajam sertifikātam vajadzētu būt derīgam visā Savienībā, un tas būtu jāizsniedz struktūrai, kas ir spējīga veikt šādas struktūrvienības izveidotas apkopes sistēmas revīziju. Tā kā kravas vagonus bieži izmanto starptautiskajā satiksmē un tā kā par apkopi atbildīgā struktūrvienība var vēlēties izmantot apkopes darbnīcas vairākās dalībvalstīs, sertifikācijas struktūrai būtu jāspēj veikt pārbaudes visā Savienībā. Aģentūrai būtu jāizvērtē par kravas vagonu apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikācijas sistēma un attiecīgos gadījumos būtu jāiesaka to piemērot visiem dzelzceļa riteņlikiem.
- (35) Valstu drošības iestāžu organizācijai, juridiskajai struktūrai un lēmumu pieņemšanai vajadzētu būt pilnīgi neatkarīgai no jebkura dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, infrastruktūras pārvaldītāja, pieteikumu iesniedzēja, līgumslēdzēja subjekta vai subjekta, kas piešķir publiskus pakalpojumu līgumus. Tām vajadzētu veikt savus uzdevumus atklātā un nediskriminējošā veidā un būtu jāsadarbojas ar Aģentūru, lai izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu un saskaņotu lēmumu pieņemšanas kritērijus. Ja nepieciešams, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai nolemt savu valsts drošības iestādi iekļaut par transporta jautājumiem atbildīgajā valsts ministrijā, ar noteikumu, ka tiek ievērota valsts drošības iestādes neatkarība. Lai izpildītu to pienākumus, valstu drošības iestādēm vajadzētu būt nepieciešamajām iekšējām un ārējām organizatoriskajām spējām cilvēkresursu un materiālo līdzekļu ziņā.
- (36) Valstu izmeklēšanas struktūrām ir svarīga loma drošības izmeklēšanas procesā. To darbs ir ārkārtīgi svarīgs, nosakot negadījuma vai starpgadījuma cēloņus. Tādēļ ir būtiski, lai to rīcībā būtu finanšu līdzekļi un cilvēkresursi, kas nepieciešami, lai veiktu efektīvu un rezultatīvu izmeklēšanu. Valstu izmeklēšanas struktūrām būtu jāsadarbojas, lai apmainītos ar informāciju un paraugpraksi. Tām būtu jāizveido salīdzinošas izvērtēšanas programmas, lai uzraudzītu to veiktās izmeklēšanas efektivitāti. Salīdzinošas izvērtēšanas ziņojumi būtu jāiesniedz Aģentūrai, lai tā varētu uzraudzīt vispārējos Savienības dzelzceļa sistēmas drošības rādītājus.

- (37) Smagi negadījumi uz dzelzceļiem notiek reti. Tomēr tiem var būt postošas sekas, un tie var radīt sabiedrībā bažas par Savienības dzelzceļa sistēmas drošību. Lai novērstu to atkārtošanos, visi šādi negadījumi būtu jāizmeklē no drošības viedokļa, izmeklēšanas rezultātus darot zināmus sabiedrībai. Citi negadījumi un starpgadījumi arī būtu jāizmeklē no drošības viedokļa, kad tie ietver nozīmīgus smaga negadījuma priekšvēstnešus.
- (38) Drošības izmeklēšana būtu jāveic atsevišķi no jebkādas tā paša starpgadījuma izmeklēšanas tiesā, un izmeklēšanas veicējiem būtu jānodrošina pierādījumiem un lieciniekiem. Tā būtu jāveic struktūrai, kas darbojas pastāvīgi un ir neatkarīga no Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem. Šai struktūrai būtu jādarbojas tā, lai tiktu novērsti jebkādi interešu konflikti un jebkāda iespējama iesaiste izmeklējamā notikumu cēloņos. Jo īpaši tās darbības neatkarību nedrīkstētu skart gadījumos, kad organizatorisku vai juridiskās struktūras iemeslu dēļ tā ir cieši saistīta ar valsts drošības iestādi, Agentūru vai dzelzceļa regulatoru. Izmeklēšana tai būtu jāveic, ievērojot iespējami lielāku atklātumu. Katram izmeklējamajam gadījumam izmeklēšanas struktūrai būtu jāizveido attiecīga izmeklēšanas grupa ar atbilstīgu kompetenci, kas vajadzīga tiešo un netiešo cēloņu atklāšanai.
- (39) Izmeklēšana pēc smaga negadījuma būtu jāveic tā, lai visām pusēm tiktu dota iespēja būt uzklaušām un lai tās varētu kopīgi izmantot rezultātus. Jo īpaši izmeklēšanas laikā izmeklēšanas struktūrai par izmeklēšanas gaitu būtu jāinformē personas, ko tā uzskata par tādām, kam ir attiecīga atbildība par drošību, un tai būtu jāņem vērā šo personu uzskati un viedokļi. Tas ļaus izmeklēšanas struktūrai saņemt jebkādu attiecīgu papildu informāciju un būt informētai par dažādiem viedokļiem par savu darbu, lai varētu vispiemērotākajā veidā pabeigt izmeklēšanu. Šādu konsultāciju mērķim nekādā gadījumā nevajadzētu radīt vainas vai atbildības sadalīšanu, bet drīzāk – ievākt faktiskus pierādījumus un gūt atziņas turpmākai drošības uzlabošanai. Tomēr izmeklēšanas struktūrai vajadzētu spēt brīvi izvēlēties informāciju, ko tā plāno atklāt šādām personām, lai izvairītos no jebkāda nepienācīga spiediena, izņemot gadījumus, ja to prasa tiesvedības veicēji. Izmeklēšanas struktūrai būtu jāņem vērā jebkuru cietušo un viņu radnieku saprātīgās vajadzības pēc informācijas.
- (40) Lai uzlabotu izmeklēšanas struktūru darbības efektivitāti un atvieglotu tām pildīt savus pienākumus, izmeklēšanas struktūrām būtu jānodrošina savlaicīga piekļuve negadījuma vietai, ja nepieciešams, labā sadarbībā ar jebkuru tiesu iestādi, kas iesaistīta lietā. Izmeklēšanas ziņojumos, atzinumos un ieteikumos ir būtiska informācija, kas vajadzīga dzelzceļa drošības turpmākai paaugstināšanai, un tā būtu jādara sabiedrībai pieejama Savienības līmenī. Adresātiem būtu jāizpilda ieteikumi par drošību, un par veiktajiem pasākumiem tiem būtu jāziņo izmeklēšanas struktūrai.
- (41) Ja tiešais negadījuma vai starpgadījuma cēlonis, šķiet, ir saistīts ar cilvēka darbībām, būtu jāpievērš uzmanība īpašajiem apstākļiem, kā arī tam, kā parastas darbības laikā ikdienas darbības veic darbinieki, tostarp cilvēka un mašīnas saskarnes izstrādei, procedūru atbilstīgumam, mērķu konfliktiem, darba slodzei un jebkuriem citiem apstākļiem, kam var būt ietekme uz notikumu, tostarp fiziskam un ar darbu saistītam stresam, nogurumam vai psiholoģiskajai piemērotībai.
- (42) Būtu jātiecas nodrošināt, ka visā Savienībā ir pieejams augsts apmācības līmenis un augstvērtīga kvalifikācija.
- (43) Lai papildinātu un grozītu dažus nebūtiskus šīs direktīvas elementus, Komisijai būtu jādelegē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz CMS un CST un to pārskatīšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (44) Īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai attiecībā uz Agentūras pilnvarām izstrādāt CMS un CST, un to grozījumus un sniegt atbilstīgus ieteikumus Komisijai; praktisko kārtību drošības sertifikācijai; sīki izstrādātus noteikumus, ar ko nosaka, kuras no III pielikumā izklāstītajām prasībām piemēro saistībā ar apkopes funkcijām, ko veic apkopes darbnīcas, tostarp sīki izstrādātus noteikumus, lai nodrošinātu apkopes darbnīcu sertifikācijas vienādu īstenošanu, ievērojot attiecīgās

CSM un SITS; sīki izstrādātus noteikumus, ar ko nosaka, kuras no III pielikumā izklāstītajām prasībām piemēro saistībā ar to struktūrvienību sertifikāciju, kas ir atbildīgas par tādu ritekļu apkopi, kuri nav kravas vagoni, pamatojoties uz šādu ritekļu tehniskajiem parametriem, ietverot sīki izstrādātus noteikumus, lai nodrošinātu tādas struktūrvienības sertifikācijas nosacījumu vienādu īstenošanu, kura ir atbildīga par ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopi, ievērojot attiecīgās CSM un SITS, un negadījuma un starpgadījuma izmeklēšanas ziņojuma ziņošanas struktūru. Minētās pilnvaras vajadzētu izmantot saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾.

- (45) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti, ievērojot šo direktīvu, un būtu jānodrošina, lai tie tiktu īstenoti. Minētajām sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.
- (46) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus – proti, pasākumu koordinēšanu dalībvalstīs, lai regulētu un uzraudzītu drošību, izmeklētu negadījumus un noteiktu CST, CSM, CSI un kopīgas prasības vienotajiem drošības sertifikātiem – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var veikt 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.
- (47) Pienākums transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos būtu jāattiecinā tikai uz tiem noteikumiem, kuri, salīdzinot ar Direktīvu 2004/49/EK, paredz būtiskus grozījumus. Pienākums transponēt noteikumus, kas nav grozīti, izriet no minētās direktīvas.
- (48) Šai direktīvai nebūtu jāskar dalībvalstu pienākums attiecībā uz termiņiem IV pielikuma B daļā norādīto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Šajā direktīvā ir paredzēti noteikumi, lai nodrošinātu Savienības dzelzceļa sistēmas drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu un atvieglotu pieeju dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgum:

- a) saskaņojot reglamentējošo struktūru dalībvalstīs;
- b) nosakot atbildības sadalījumu starp Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem;
- c) izstrādājot kopīgus drošības mērķus ("CST") un kopīgas drošības metodes ("CSM"), lai pakāpeniski zustu vajadzība pēc valsts noteikumiem;
- d) nosakot principus drošības sertifikātu un atļauju izdošanai, atjaunošanai, grozīšanai un ierobežošanai vai atcelšanai;
- e) nosakot, ka katrai dalībvalstij jāizveido valsts drošības iestāde, kā arī negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas struktūra; un
- f) nosakot vienotus dzelzceļa drošības pārvaldības, regulatīvā pamata un pārraudzības principus.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

*2. pants***Darbības joma**

1. Šī direktīva attiecas uz dalībvalstu dzelzceļa sistēmu, ko var sadalīt strukturālās un funkcionālās apakšsistēmās. Tā aptver drošības prasības sistēmai kopumā, tostarp infrastruktūras pārvaldības un kustības vadības drošību un mijiedarbību starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem Savienības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem.
2. Šo direktīvu nepiemēro:
 - a) metro;
 - b) tramvajiem un vieglā dzelzceļa riteklī, un infrastruktūrai, kuru izmanto tikai minētie riteklī;
 - c) tīkliem, kas ir funkcionāli nodalīti no pārējās Savienības dzelzceļa sistēmas un paredzēti tikai vietējai, pilsētas vai piepilsētas pasažieru satiksmei, un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tikai minētajos tīklos.
3. Dalībvalstis to pasākumu darbības jomā, ar kuriem īsteno šo direktīvu, drīkst neietvert:
 - a) privātu dzelzceļa infrastruktūru, tostarp pievedceļus, kuru izmanto īpašnieks vai operators savām attiecīgajām kravu pārvadājumu darbībām vai personu transportam nekomerciālos nolūkos, un riteklī, kuri tiek izmantoti tikai šādā infrastruktūrā;
 - b) infrastruktūru un riteklī, ko izmanto tikai vietējiem, vēsturiskiem vai tūrisma mērķiem;
 - c) vieglā dzelzceļa infrastruktūru, ko dažkārt izmanto smagā dzelzceļa riteklī saskaņā ar vieglā dzelzceļa sistēmas ekspluatācijas nosacījumiem, ja tas nepieciešams tikai minēto riteklī savienojamības nolūkā; un
 - d) riteklī, kurus galvenokārt izmanto vieglā dzelzceļa infrastruktūrā, bet kuri aprīkoti ar dažiem smagā dzelzceļa komponentiem, kas nepieciešami, lai ļautu veikt tranzītu caur norobežotu un ierobežotu smagā dzelzceļa infrastruktūras posmu tikai savienojamības nolūkā.
4. Neatkarīgi no 2. punkta dalībvalstis var nolemt šīs direktīvas noteikumus vajadzības gadījumā piemērot metro un citām vietējām sistēmām saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

*3. pants***Definīcijas**

Šajā direktīvā izmanto šādas definīcijas:

- 1) "Savienības dzelzceļa sistēma" ir Savienības dzelzceļa sistēma, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 1. punktā;
- 2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir infrastruktūras pārvaldītājs, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ⁽¹⁾ 3. panta 2. punktā;
- 3) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 1. punktā, vai cits valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šim uzņēmumam ir jānodrošina vilce, tostarp uzņēmumi, kas nodrošina tikai vilci;
- 4) "savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija" (SITS) ir specifikācija, kas pieņemta saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un kas attiecas uz katru apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu, lai tīktu ievērotas būtiskās prasības un nodrošināta Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējā izmantojamība;
- 5) "kopīgie drošības mērķi" (CST) ir minimālie drošības līmeņi, kas jāsasniedz sistēmai kopumā un, ja iespējams, dažādām Savienības dzelzceļa sistēmas daļām (piemēram, parastā dzelzceļa sistēmai, ātrgaitas dzelzceļa sistēmai, gariem dzelzceļa tunējiem vai dzelzceļa līnijām, ko izmanto tikai kravu transportam);

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

- 6) "kopīgas drošības metodes" (CSM) ir metodes, kas apraksta, kā izvērtējami drošības līmeņi, drošības mērķu sasniegšana un citu drošības prasību ievērošana;
- 7) "valsts drošības iestāde" ir valsts struktūra, kurai uzticētie uzdevumi ir saistīti ar dzelzceļa drošību saskaņā ar šo direktīvu, vai jebkura struktūra, kurai vairākas dalībvalstis minētos uzdevumus uzticējušas, lai nodrošinātu vienotu drošības režīmu;
- 8) "valsts noteikumi" ir visi saistošie noteikumi, kas pieņemti kādā dalībvalstī, neatkarīgi no struktūras, kura tos izdevusi, un kas ietver dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, kuras nav ar Savienības vai starptautiskajiem noteikumiem paredzētās dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, un kas minētajā dalībvalstī ir piemērojamas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai trešām personām;
- 9) "drošības pārvaldības sistēma" ir struktūra, pasākumi un procedūras, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums noteicis, lai garantētu savu darbību drošu pārvaldību;
- 10) "atbildīgais izmeklētājs" ir persona, kas atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli;
- 11) "negadījums" ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums vai īpaša šādu notikumu virkne ar negatīvām sekām; negadījumus iedala šādi: sadursmes, nobraukšana no sliedēm, negadījumi uz pārbrauktuvēn, negadījumi ar cilvēkiem, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēki un citi;
- 12) "smags negadījums" ir vilcienu sadursme vai nobraukšana no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks vai rada smagus miesas bojājumus vismaz pieciem cilvēkiem, vai nodara lielu kaitējumu ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi, kā arī jebkurš cits negadījums ar tādām pašām sekām, kam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; "liels kaitējums" ir zaudējumi, kurus izmeklēšanas struktūra var uzreiz novērtēt kopumā vismaz par EUR 2 miljoniem;
- 13) "starpgadījums" ir jebkāds notikums, kas nav negadījums vai smags negadījums un kam ir vai var būt ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu drošību;
- 14) "izmeklēšana" ir process, ko veic negadījumu un starpgadījumu novēršanai, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana, ietverot cēloņu noteikšanu, un vajadzības gadījumos arī drošības ieteikumu izstrādāšana;
- 15) "cēloņi" ir rīcības, trūkumi, notikumi vai apstākļi vai to kombinācija, kas izraisījusi negadījumu vai starpgadījumu;
- 16) "vieglais dzelzceļš" ir pilsētas un/vai piepilsētas dzelzceļa transporta sistēma ar C-III vai C-IV kategorijas triecienizturību (saskaņā ar EN 15227:2011) un maksimālo ritekļa stiprību 800 kN (garenvirziena saspīdes spēks sakabes zonā); 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;
- 17) "atbilstības izvērtēšanas struktūra" ir struktūra, kura ir paziņota vai kura ir izraudzīta kā atbildīgā par atbilstības izvērtēšanas darbībām, tostarp kalibrēšanu, testēšanu, sertificēšanu un inspicēšanu. Atbilstības izvērtēšanas struktūra ir klasificēta kā "paziņotā struktūra" pēc tam, kad to ir paziņojusi dalībvalsts. Atbilstības izvērtēšanas struktūra ir klasificēta kā "izraudzītā struktūra" pēc tam, kad to ir izraudzījusies dalībvalsts;
- 18) "savstarpējas izmantojamības komponenti" ir savstarpējas izmantojamības komponenti, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā;
- 19) "turētājs" ir fiziska vai juridiska persona, kas ir ritekļa īpašniece vai kam ir tiesības to izmantot, kas izmanto ritekli transportēšanai un kā tāda ir reģistrēta ritekļu reģistrā, kas minēts Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā;
- 20) "par apkopi atbildīgā struktūrvienība" ("ECM") ir struktūrvienība, kas ir atbildīga par ritekļa apkopi un kā tāda reģistrēta ritekļu reģistrā, kurš minēts Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā;
- 21) "riteklis" ir dzelzceļa riteklis, kas piemērots kustībai uz riteņiem pa dzelzceļa līnijām – ar vilci vai bez vilces. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām;

- 22) "ražotājs" ir ražotājs, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 (Savstarpējas izmantojamības direktīva) 2. panta 36. punktā;
- 23) "nosūtītājs" ir uzņēmums, kas nosūta preces vai nu savā, vai trešās personas vārdā;
- 24) "saņēmējs" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas saņem preces saskaņā ar pārvadājuma līgumu. Ja pārvadājumu veic bez pārvadājuma līguma, par saņēmēju uzskata jebkuru fizisku vai juridisku personu, kas pēc preču pienākšanas tās pārņem;
- 25) "iekrāvējs" ir uzņēmums, kas vagonā vai konteinerā iekrauž vai uz vagona un konteineru uzkrauž iepakotas preces, nelielus konteinerus vai pārvietojamas cisternas vai kas uz vagona uzkrauž konteineru, beramkravas konteineru, vairākelementu gāzes konteineru, cisternkonteineru vai pārvietojamu cisternu;
- 26) "izkrāvējs" ir uzņēmums, kas no vagona izkrauž konteineru, beramkravas konteineru, vairākelementu gāzes konteineru, cisternkonteineru vai pārvietojamu cisternu, vai jebkurš uzņēmums, kas no vagona vai konteineru izkrauž iepakotas preces, nelielus konteinerus vai pārvietojamas cisternas, vai jebkurš uzņēmums, kas izkrauž preces no cisternas (cisternvagona, noņemamas cisternas, pārvietojamas cisternas vai cisternkonteineru) vai no tvertņu grupas vagona vai vairākelementu gāzes konteineru, vai no vagona, liela konteineru vai maza konteineru pārvadāšanai bez taras vai beramkravas konteineru;
- 27) "uzpildītājs" ir uzņēmums, kas preces iekrauž cisternā (tostarp cisternvagonā, vagonā ar noņemamu cisternu, pārvietojamā cisternā vai cisternkonteinerā), vagonā, lielā konteinerā vai mazā konteinerā pārvadāšanai bez taras vai iekrauž tās tvertņu grupas vagonā vai vairākelementu gāzes konteinerā;
- 28) "izsūkņētājs" ir uzņēmums, kas izsūknē kravu no cisternas (tostarp no cisternvagona, vagona ar noņemamu cisternu, pārvietojamas cisternas vai cisternkonteineru), vagona, liela konteineru vai maza konteineru pārvadāšanai bez taras vai no tvertņu grupas vagona vai vairākelementu gāzes konteineru;
- 29) "transportētājs" ir uzņēmums, kas veic pārvadājumu saskaņā ar pārvadājuma līgumu;
- 30) "līgumslēdzējs subjekts" ir publisks vai privāts subjekts, kas pasūta apakšsistēmas projektu un/vai būvēšanu, vai atjaunināšanu vai modernizēšanu;
- 31) "darbības veids" ir veids, ko raksturo pasažieru pārvadājumi, ietverot vai neietverot ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumus, kravu pārvadājumi, ietverot vai neietverot bīstamo kravu pārvadājumus, un tikai manevru pakalpojumi;
- 32) "darbības apjoms" ir apjoms, ko raksturo pasažieru skaits un/vai kravu apjoms un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma noteiktais lielums pēc to darbinieku skaita, kas strādā dzelzceļa nozarē (t. i. mikrouzņēmums, mazs uzņēmums, vidējs uzņēmums vai liels uzņēmums);
- 33) "darbības telpa" ir tīkls vai tīkli vienā vai vairākās dalībvalstīs, kur dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno veikt savu darbību.

II NODAĻA

DZELZCEĻA DROŠĪBAS PILNVEIDOŠANA UN PĀRVALDĪBA

4. pants

Savienības dzelzceļa sistēmas dalībnieku loma dzelzceļa drošības pilnveidošanā un paaugstināšanā

1. Lai pilnveidotu un paaugstinātu dzelzceļa drošību, dalībvalstis savas kompetences robežās:
 - a) nodrošina, ka dzelzceļa drošība tiek kopumā uzturēta un, kad tas ir praktiski iespējams, pastāvīgi paaugstināta, ņemot vērā Savienības tiesību aktu un starptautisko noteikumu attīstību un zinātnes un tehnikas progresu un piešķirot prioritāti negadījumu novēršanai;
 - b) nodrošina, ka visi piemērojamie tiesību akti tiek piemēroti atklāti un nediskriminējošā veidā, veicinot vienotas Eiropas dzelzceļu transporta sistēmas attīstību;
 - c) nodrošina, ka pasākumos, kas vērsti uz dzelzceļa drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu, tiek ievērota sistēmiska pieeja;

- d) nodrošina, ka par Savienības dzelzceļa sistēmas ekspluatācijas drošību un ar to saistīto risku kontroli ir atbildīgi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi, katrs par savu sistēmas daļu, tiem uzdodot:
 - i) īsteno nepieciešamos riska kontroles pasākumus, kā minēts 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā, attiecīgā gadījumā savstarpēji sadarbojoties;
 - ii) piemērot Savienības un valsts noteikumus;
 - iii) saskaņā ar šo direktīvu ieviest drošības pārvaldības sistēmas;
- e) neskarot civiltiesisko atbildību saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktos noteiktajām prasībām, nodrošina to, lai katrs infrastruktūras pārvaldītājs un katrs dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums būtu atbildīgs par savu sistēmas daļu un tās ekspluatācijas drošību, tostarp arī par materiālu un pakalpojumu sagādi, pret tiešajiem lietotājiem, klientiem, attiecīgajiem darba ņēmējiem un citiem dalībniekiem, kas minēti 4. punktā;
- f) katru gadu izstrādā un publicē drošības plānus, izklāstot pasākumus, kas paredzēti, lai sasniegtu CST; un
- g) attiecīgā gadījumā palīdz Aģentūrai uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Savienības līmenī.

2. Aģentūra savu kompetenču robežās nodrošina, ka kopumā tiek uzturēta dzelzceļa drošība un, kad tas ir praktiski iespējams, tā tiek pastāvīgi paaugstināta, ņemot vērā Savienības tiesību attīstību un zinātnes un tehnikas progresu un piešķirot prioritāti smagu negadījumu novēršanai.

3. Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji:

- a) ievieš nepieciešamos riska kontroles pasākumus, kas minēti 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā, attiecīgā gadījumā sadarbojoties savā starpā un ar citiem dalībniekiem;
- b) savās drošības pārvaldības sistēmās ņem vērā riskus, kas saistīti ar citu dalībnieku un trešo personu darbību;
- c) attiecīgā gadījumā ar līgumu nosaka pienākumu pārējiem dalībniekiem, kuri minēti 4. punktā un kuri varētu ietekmēt drošu Savienības dzelzceļa sistēmas darbību, īstenojot riska kontroles pasākumus; un
- d) nodrošina, lai to līgumslēdzēji īstētu riska kontroles pasākumus, pārraudzības procesiem piemērojot CSM, kā noteikts pārraudzības CSM, kas minēta 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā, un nodrošina, lai šāda prasība būtu iekļauta līgumu noteikumos, kurus uzrāda pēc Aģentūras vai valsts drošības iestādes pieprasījuma.

4. Neskarot dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību, kas minēta 3. punktā, par apkopi atbildīgās struktūrvienības un visi pārējie dalībnieki, kas varētu ietekmēt Savienības dzelzceļa sistēmas drošu darbību, tostarp ražotāji, apkopes nodrošinātāji, turētāji, pakalpojumu sniedzēji, līgumslēdzēji subjekti, transportētāji, nosūtītāji, saņēmēji, iekrāvēji, izkrāvēji, uzpildītāji un izsūkņētāji:

- a) īsteno nepieciešamos riska kontroles pasākumus, attiecīgā gadījumā sadarbojoties ar pārējiem dalībniekiem;
- b) nodrošina, ka apakšsistēmas, piederumi, ierīces un to sniegtie pakalpojumi atbilst noteiktajām prasībām un lietošanas nosacījumiem tā, lai attiecīgie dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un/vai infrastruktūras pārvaldītāji tos varētu droši izmantot.

5. Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un jebkurš 4. punktā minētais dalībnieks, kas konstatē vai tiek informēts par drošības risku saistībā ar defektiem un konstrukcijas neatbilstībām vai tehniskā aprīkojuma darbības traucējumiem, tostarp strukturālo apakšsistēmu defektiem, savas attiecīgās kompetences robežās:

- a) veic visas nepieciešamās koriģējošās darbības, lai novērstu konstatēto drošības risku;

b) par šiem riskiem informē attiecīgās iesaistītās puses, lai tās varētu veikt jebkuru turpmāku nepieciešamo koriģējošo darbību, lai nodrošinātu Savienības dzelzceļa sistēmas nepārtrauktu atbilstību drošības rādītājiem. Aģentūra var izveidot instrumentu, kas atvieglo informācijas apmaiņu starp attiecīgajiem dalībniekiem, ņemot vērā iesaistīto lietotāju privātumu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus, kā arī IT lietojumprogrammas un reģistrus, ko Aģentūra jau izveidojusi.

6. Ja starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem notiek ritekļu apmaiņa, jebkurš iesaistītais dalībnieks apmainās arī ar visu informāciju, kas nepieciešama to drošai ekspluatācijai, tostarp, bet ne tikai, par attiecīgo ritekļu stāvokli un vēsturi, apkopes dokumentu elementiem izsekojamības vajadzībām, iekraušanas operāciju izsekojamības dokumentiem un pavadzīmēm.

5. pants

Kopīgie drošības rādītāji ("CSI")

1. Lai atvieglotu CST sasniegšanas izvērtēšanu un paredzētu dzelzceļa drošības vispārējās pilnveidošanas uzraudzību, dalībvalstis vāc informāciju par CSI, izmantojot valstu drošības iestāžu gada pārskatus, kā minēts 19. pantā.

2. CSI ir izklāstīti I pielikumā.

6. pants

Kopīgās drošības metodes ("CSM")

1. CSM apraksta, kā izvērtēt drošības līmeņus, drošības mērķu sasniegšanu, kā arī atbilstību citām drošības prasībām, tostarp attiecīgā gadījumā ar neatkarīgas izvērtēšanas struktūras palīdzību, izstrādājot un nosakot:

- a) riska novērtēšanas un izvērtēšanas metodes;
- b) metodes, pēc kurām izvērtēt atbilstību prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 10. un 12. pantu izdotajos drošības sertifikātos un drošības atļaujās;
- c) uzraudzības metodes, kas jāpiemēro valstu drošības iestādēm, un pārraudzības metodes, kas jāpiemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un par apkopi atbildīgajām struktūrvienībām;
- d) metodes drošības līmeņa un dzelzceļa operatoru drošības rādītāju izvērtēšanai gan valsts, gan Savienības līmenī;
- e) metodes drošības mērķu sasniegšanas izvērtēšanai valsts un Savienības līmenī; un
- f) citas metodes, kas aptver drošības pārvaldības sistēmas procesu, kas jānosaka Savienības līmenī.

2. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, sniedz pilnvarojumu Aģentūrai izstrādāt CSM un to grozījumus un sniegt attiecīgus ieteikumus Komisijai, balstoties uz skaidru pamatojumu par jaunu vai grozītu CSM nepieciešamību un to ietekmi uz esošajiem noteikumiem un uz Savienības dzelzceļa sistēmas drošības līmeni. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 28. panta 3. punktā. Ja 28. pantā minētā komiteja ("komiteja") nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

Izstrādājot, pieņemot un pārskatot CSM, ņem vērā lietotāju, valstu drošības iestāžu un ieinteresēto personu, tostarp attiecīgā gadījumā – sociālo partneru, viedokli. Ieteikumos ietver ziņojumu par minētās apsardes rezultātiem un ziņojumu, kurā izvērtēta pieņemamo jauno vai grozīto CSM ietekme.

3. Īstenojot 2. punktā minēto pilnvarojumu, Aģentūra vai Komisija komiteju sistemātiski un regulāri informē par sagatavošanas darbu attiecībā uz CSM. Minētā darba gaitā Komisija var iesniegt Aģentūrai jebkurus noderīgus ieteikumus par CSM un izmaksu un ieguvumu analīzi. Jo īpaši Komisija var pieprasīt Aģentūrai izskatīt alternatīvus risinājumus un minēto alternatīvo risinājumu izmaksu un ieguvumu izvērtējumu iekļaut ziņojumā, kas pievienots CSM projektam.

Komisijai saistībā ar pirmajā daļā minētajiem uzdevumiem palīdz komiteja.

4. Komisija pārbauda Aģentūras izdoto ieteikumu, lai pārliecinātos, ka 2. punktā minētais pilnvarojums ir izpildīts. Ja pilnvarojums nav izpildīts, Komisija, norādot pilnvarojuma punktus, kas netika izpildīti, prasa Aģentūrai pārskatīt savu ieteikumu. Pamatotu iemeslu dēļ Komisija var nolemt grozīt Aģentūrai saskaņā ar 2. punktā izklāstīto procedūru sniegto pilnvarojumu.

Komisijai saistībā ar pirmajā daļā minētajiem uzdevumiem palīdz komiteja.

5. CSM regulāri pārskata, ņemot vērā to izmantošanā gūto pieredzi un dzelzceļa drošības vispārējo attīstību, ar mērķi vispārēji uzturēt un, ja praktiski iespējams, nemitīgi uzlabot drošību.

6. Pamatojoties uz Aģentūras izdoto ieteikumu un pēc šā panta 4. punktā minētās pārbaudes, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu attiecībā uz CSM un jebkuru to grozījumu saturu.

7. Dalībvalstis nekavējoties veic jebkurus nepieciešamos valsts noteikumu grozījumus, ņemot vērā pieņemtās CSM un to grozījumus.

7. pants

Kopīgie drošības mērķi ("CST")

1. CST nosaka minimālos drošības līmeņus, kas sasniedzami sistēmai kopumā un, ja iespējams, dzelzceļa sistēmas atsevišķām daļām katrā dalībvalstī un Savienībā. CST var izteikt ar pieļaujama riska kritērijiem vai drošības mērķa līmeņiem, un tajos jo īpaši ņem vērā:

- a) individuālo risku pasažieriem, personālam, tostarp arī darbiniekiem vai līgumslēdzējiem, pārbrauktuvju izmantotājiem un citiem un, neskarot esošos valsts un starptautiskos tiesību aktus, piekļuves noteikumu pārkāpēju individuālo risku;
- b) riskus sabiedrībai.

2. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, sniedz pilnvarojumu Aģentūrai izstrādāt CST un to grozījumus un sniegt attiecīgus ieteikumus Komisijai, balstoties uz skaidru pamatojumu par jaunu vai grozītu CST nepieciešamību un to ietekmi uz esošajiem noteikumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 28. panta 3. punktā. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

3. Īstenojot 2. punktā minēto pilnvarojumu, Aģentūra vai Komisija komiteju sistemātiski un regulāri informē par sagatavošanas darbu attiecībā uz CST. Minētā darba gaitā Komisija var iesniegt Aģentūrai jebkurus noderīgus ieteikumus par CST un izmaksu un ieguvumu analīzi. Jo īpaši Komisija var pieprasīt Aģentūrai izskatīt alternatīvus risinājumus un minēto alternatīvo risinājumu izmaksu un ieguvumu izvērtējumu iekļaut ziņojumā, kas pievienots CST projektam.

Komisijai saistībā ar pirmajā daļā minētajiem uzdevumiem palīdz komiteja.

4. Komisija pārbauda Aģentūras izdoto ieteikumu, lai pārliecinātos, ka 2. punktā minētais pilnvarojums ir izpildīts. Ja pilnvarojums nav izpildīts, Komisija, norādot pilnvarojuma punktus, kas netika izpildīti, prasa Aģentūrai pārskatīt savu ieteikumu. Pamatotu iemeslu dēļ Komisija var nolemt grozīt Aģentūrai saskaņā ar 2. punktā izklāstīto procedūru sniegto pilnvarojumu.

Komisijai saistībā ar pirmajā daļā minētajiem uzdevumiem palīdz komiteja.

5. CST regulāri pārskata, ņemot vērā dzelzceļa drošības vispārējo attīstību. Pārskatītie CST atspoguļo jebkuru prioritāru jomu, kurā drošība vēl jāpaaugstina.
6. Pamatojoties uz Aģentūras izdoto ieteikumu un pēc šā panta 4. punktā minētās pārbaudes, Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27. pantu attiecībā uz CST un jebkuru to grozījumu saturu.
7. Dalībvalstis veic jebkurus nepieciešamos valsts noteikumu grozījumus, lai sasniegtu vismaz CST un jebkurus pārskatītus CST saskaņā ar tiem pievienotajiem ieviešanas grafikiem. Minētos grozījumus ņem vērā gada drošības plānos, kas minēti 4. panta 1. punkta f) apakšpunktā. Dalībvalstis saskaņā ar 8. pantu minētos noteikumus paziņo Komisijai.

8. pants

Valsts noteikumi drošības jomā

1. Valsts noteikumus, par kuriem paziņots līdz 2016. gada 15. jūnijam, ievērojot Direktīvu 2004/49/EK, piemēro, ja tie:
- a) pieder vienam no veidiem, kas norādīti II pielikumā, un
 - b) atbilst Savienības tiesību aktiem, tostarp jo īpaši SITS, CST un CSM, un
 - c) neizraisītu patvaļīgu diskrimināciju vai slēptu ierobežojumu attiecībā uz dzelzceļa transporta darbību starp dalībvalstīm.
2. Līdz 2018. gada 16. jūnijam dalībvalstis pārskata 1. punktā minētos valsts noteikumus un atceļ:
- a) visus valsts noteikumus, par kuriem nav paziņots vai kuri neatbilst 1. punktā noteiktajiem kritērijiem;
 - b) jebkuru valsts noteikumu, ko Savienības tiesību akti, tostarp jo īpaši SITS, CST un CSM, padarījuši lieku.
- Minētajā nolūkā dalībvalstis var izmantot noteikumu pārvaldības instrumentu, kas minēts Regulas (ES) 2016/796 27. panta 4. punktā, un var lūgt Aģentūru izskatīt konkrētus noteikumus, ņemot vērā šajā punktā noteiktos kritērijus.
3. Dalībvalstis drīkst pieņemt jaunus valsts noteikumus, ievērojot šo direktīvu, tikai šādos gadījumos:
- a) ja noteikumus, kas attiecas uz esošajām drošības metodēm, neaptver CSM;
 - b) ja dzelzceļa tīkla ekspluatācijas noteikumus vēl neaptver SITS;
 - c) kā steidzamu preventīvu pasākumu, jo īpaši pēc negadījuma vai starpgadījuma;
 - d) ja jāpārskata jau paziņots noteikums;
 - e) ja noteikumi par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ietverot personāla atlases kritērijus, fiziskās un psiholoģiskās veselības stāvokli un profesionālo apmācību, vēl nav iekļauti SITS vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/59/EK ⁽¹⁾.
4. Dalībvalstis savlaicīgi un saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 25. panta 1. punktā minētajiem termiņiem jauna valsts noteikuma projektu iesniedz izskatīšanai Aģentūrai un Komisijai pirms ierosinātā jaunā noteikuma paredzētās ieviešanas valsts tiesību sistēmā, sniedzot tā ieviešanas pamatojumu, izmantojot atbilstīgo IT sistēmu saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 27. pantu. Dalībvalstis nodrošina, ka projekts tiek pietiekami izstrādāts, lai Aģentūra varētu veikt pārbaudi saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 25. panta 2. punktu.
5. Steidzamu preventīvu pasākumu gadījumā dalībvalstis var jaunu noteikumu pieņemt un piemērot nekavējoties. Minēto noteikumu paziņo saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 27. panta 2. punktu un tam piemēro Aģentūras veikto izvērtēšanu saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 26. panta 1., 2. un 5. punktu.
6. Ja Aģentūrai kļūst zināms kāds paziņots vai nepaziņots valsts noteikums, kas kļuvis lieks vai ir pretrunā CSM vai jebkuriem citiem Savienības tiesību aktiem, kas pieņemti pēc attiecīgā valsts noteikuma piemērošanas, piemēro Regulas (ES) 2016/796 26. pantā paredzēto procedūru.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/59/EK (2007. gada 23. oktobris) par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.).

7. Dalībvalstis paziņo Aģentūrai un Komisijai par pieņemtajiem valsts noteikumiem. Tās izmanto atbilstīgo IT sistēmu saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 25. pantu. Dalībvalstis nodrošina, lai esošie valsts noteikumi būtu viegli pieejami, brīvi izmantojami un būtu izteikti terminoloģijā, ko var saprast visas ieinteresētās personas. Dalībvalstīm var lūgt sniegt papildinformāciju par to valsts noteikumiem.

8. Dalībvalstis var nolemt nepaziņot par noteikumiem un ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs. Šādos gadījumos dalībvalstis minētos noteikumus un ierobežojumus min Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajos infrastruktūras reģistros vai tīkla pārskatā, kas paredzēts Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā, norāda, kur minētie noteikumi un ierobežojumi ir publicēti.

9. Uz valsts noteikumiem, kas paziņoti saskaņā ar šo pantu, neattiecas paziņošanas procedūra, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/1535 ⁽¹⁾.

10. Aģentūra izskata valsts noteikumu projektus un esošos valsts noteikumus saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 25. un 26. pantā noteiktajām procedūrām.

11. Neskarot 8. punktu, valsts noteikumi, kas nav paziņoti saskaņā ar šo pantu, nav piemērojami šīs direktīvas nolūkā.

9. pants

Drošības pārvaldības sistēmas

1. Infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izveido savas attiecīgās drošības pārvaldības sistēmas, lai nodrošinātu, ka Savienības dzelzceļa sistēma var sasniegt vismaz CST, atbilst drošības prasībām, kas noteiktas SITS, un ka ir piemērotas attiecīgās CSM daļas un valsts noteikumi, kas paziņoti saskaņā ar 8. pantu.

2. Drošības pārvaldības sistēma tiek dokumentēta visās attiecīgajās daļās un jo īpaši apraksta pienākumu sadalījumu infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma organizācijā. Tajā parāda, kā tiek nodrošināta kontrole dažādos vadības līmeņos, kā tiek iesaistīts visu līmeņu personāls un tā pārstāvji un kā tiek nodrošināta nepārtraukta drošības pārvaldības sistēmas uzlabošana. Jābūt skaidrai apņēmībai konsekventi piemērot cilvēkfaktoru zināšanas un metodes. Izmantojot drošības pārvaldības sistēmu, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi veicina savstarpējas uzticēšanās, palāvības un mācīšanās kultūru, kas personālu mudina sekmēt drošības attīstību, vienlaikus nodrošinot konfidencialitāti.

3. Drošības pārvaldības sistēmas pamatelementi ir šādi:

- a) drošības politika, ko apstiprinājis organizācijas augstākā līmeņa vadītājs un kas paziņota visam personālam;
- b) organizācijas kvalitatīvie un kvantitatīvie mērķi drošības uzturēšanai un paaugstināšanai un plāni un procedūras šo mērķu sasniegšanai;
- c) procedūras esošo, jauno un grozīto tehnisko un ekspluatācijas standartu vai citu priekšrakstu ievērošanai, kā noteikts SITS, 8. pantā un II pielikumā minētajos valsts noteikumos, citos attiecīgos noteikumos vai iestāžu lēmumos;
- d) procedūras, lai nodrošinātu standartu un citu priekšrakstu ievērošanu visā iekārtu aprites cikla un darbību laikā;
- e) procedūras un metodes risku konstatēšanai, riska novērtēšanai un riska kontroles pasākumu ieviešanai, kad ekspluatācijas apstākļu izmaiņas vai jaunu materiālu ieviešana rada jaunus riskus infrastruktūrai vai saskarnei "cilvēks-mašīna-organizācija";
- f) personāla apmācību programmu un sistēmu nodrošināšana, lai garantētu personāla kompetences uzturēšanu un pienākumu pienācīgu veikšanu, tostarp pasākumi attiecībā uz fizisku un psiholoģisku piemērotību;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/1535 (2015. gada 9. septembris), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko noteikumu un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā (OV L 241, 17.9.2015., 1. lpp.).

- g) pasākumi pietiekamas informācijas sniegšanai organizācijā un – attiecīgos gadījumos – starp dzelzceļa sistēmas organizācijām;
- h) procedūras un paraugi drošības informācijas dokumentēšanai, un procedūras izraudzīšanās svarīgas drošības informācijas konfigurācijas kontrolei;
- i) procedūras, lai nodrošinātu negadījumu, starpgadījumu, bīstamas tuvošanās un citu bīstamu notikumu ziņošanu, izmeklēšanu un analīzi, kā arī vajadzīgo preventīvo pasākumu veikšanu;
- j) rīcības plānu, brīdinājumu un informācijas sniegšana ārkārtas situācijās, par ko panākta vienošanās ar attiecīgām valsts iestādēm;
- k) drošības pārvaldības sistēmas regulāru iekšējo revīziju veikšanas nodrošināšana.

Infrastrukturā pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ietver jebkuru citu elementu, kas vajadzīgs, lai segtu drošības riskus, ņemot vērā to risku izvērtējumu, kuri radušies viņu pašu darbības rezultātā.

4. Drošības pārvaldības sistēmu pielāgo veicamās darbības veidam, apjomam, darbības telpai un citiem apstākļiem. Tā nodrošina visu risku kontroli, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītāja vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbību, tostarp apkopes pakalpojumu sagādi, neskarot 14. pantu, un materiālu sagādi, un līgumslēdzēju izmantošanu. Neskarot esošos valsts un starptautiskos atbildības noteikumus, attiecīgos un saprātīgi pamatotos gadījumos drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā arī riskus, kas izriet no darbībām, ko veic citi dalībnieki, kuri minēti 4. pantā.

5. Ikvienu infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā dažādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības ietekmi uz tīklu un nodrošina, ka visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi spēj darboties saskaņā ar SITS un valsts noteikumiem, kā arī to drošības sertifikātā noteiktajiem nosacījumiem.

Drošības pārvaldības sistēmas veido ar mērķi koordinēt infrastruktūras pārvaldītāja ārkārtas situāciju procedūras ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas izmanto tā infrastruktūru, un ar ārkārtas situāciju dienestiem, lai veicinātu ātru glābšanas dienestu iesaistīšanos, un ar jebkādu citu pusi, kas varētu tikt iesaistīta ārkārtas situācijā. Kas attiecas uz pārrobežu infrastruktūru, sadarbība starp attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem veicina ārkārtas situāciju dienestu vajadzīgo koordinēšanu un sagatavotību abās robežas pusēs.

Pēc smaga negadījuma dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz palīdzību cietušajiem, lai tiem palīdzētu saistībā ar sūdzību procedūrām saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1371/2007⁽¹⁾, neskarot citu personu pienākumus. Sniedzot šādu palīdzību, izmanto kanālus saziņai ar cietušo ģimenēm un citstarp nodrošina psiholoģisku atbalstu negadījumā cietušajiem un viņu ģimenēm.

6. Visi infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi katru gadu pirms 31. maija valsts drošības iestādei iesniedz gada drošības pārskatu 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) ziņojums par valsts drošības rādītāju un 5. pantā minēto CSI pilnveidošanu, ciktāl tas attiecas uz ziņojošo organizāciju;
- c) iekšējās drošības revīzijas rezultāti;
- d) apsvērumi par dzelzceļa kustības un infrastruktūras pārvaldīšanas traucējumiem un trūkumiem, kas varētu būt svarīgi valsts drošības iestādei, tostarp tādas informācijas apkopojums, ko sniedz attiecīgie dalībnieki saskaņā ar 4. panta 5. punkta b) apakšpunktu; un
- e) ziņojums par to, kā tiek piemērotas attiecīgās CSM.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).

7. Pamatojoties uz informāciju, ko sniegušas valstu drošības iestādes saskaņā ar 17. un 19. pantu, Aģentūra var sniegt ieteikumu Komisijai par drošības pārvaldības sistēmas elementus aptverošu CSM, kas jāsaskaņo Savienības līmenī, tostarp izmantojot saskaņotus standartus, kā minēts 6. panta 1. punkta f) apakšpunktā. Šādā gadījumā piemēro 6. panta 2. punktu.

III NODAĻA

DROŠĪBAS CERTIFIKĀCIJA UN ATĻAUJU PIEŠĶIRŠANA

10. pants

Vienotais drošības sertifikāts

1. Neskarot 9. punktu, piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai piešķir tikai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuriem ir vienotais drošības sertifikāts, ko izsniegusi Aģentūra saskaņā ar 5. līdz 7. punktu vai valsts drošības iestāde saskaņā ar 8. punktu.

Vienotā drošības sertifikāta mērķis ir apliecināt, ka attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj droši darboties paredzētajā darbības telpā.

2. Pieteikumā vienotā drošības sertifikāta saņemšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums norāda attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu veidu un apjomu, kā arī paredzēto darbības telpu.

3. Pieteikumam vienota drošības sertifikāta saņemšanai pievieno dokumentāciju, tostarp dokumentārus pierādījumus par to, ka:

- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu saskaņā ar 9. pantu un ka tas atbilst SITS, CSM un CST noteiktajām prasībām un citiem attiecīgiem tiesību aktiem, lai kontrolētu riskus un tīklā droši sniegtu transporta pakalpojumus; un
- b) attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbilst prasībām, kas paredzētas attiecīgajos valsts noteikumos, par kuriem paziņots saskaņā ar 8. pantu.

Minēto pieteikumu un informāciju attiecībā uz visiem pieteikumiem, attiecīgo procedūru posmiem un to iznākumu un – attiecīgā gadījumā – par Apelācijas padomes lūgumiem un lēmumiem iesniedz, izmantojot vienas pieturas aģentūru, kas minēta Regulas (ES) 2016/796 12. pantā.

4. Aģentūra vai – 8. punktā paredzētajos gadījumos – valsts drošības iestāde iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā četros mēnešos pēc tam, kad pieteikuma iesniedzējs ir iesniedzis visu prasīto informāciju un jebkādu prasīto papildu informāciju, izsniedz vienoto drošības sertifikātu vai informē pieteikuma iesniedzēju par negatīvu lēmumu Aģentūra vai – 8. punktā paredzētajos gadījumos – valsts drošības iestāde piemēro sertifikācijas procedūras praktisko kārtību, kas jānosaka ar īstenošanas aktu, kā minēts 10. punktā.

5. Aģentūra izsniedz vienoto drošības sertifikātu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kam ir darbības telpa vienā vai vairākās dalībvalstīs. Lai izsniegtu šādu sertifikātu, Aģentūra:

- a) izvērtē 3. punkta a) apakšpunktā norādītos elementus; un
- b) visu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma dokumentāciju nekavējoties nosūta valstu drošības iestādēm, kas atbild par paredzēto darbības telpu, 3. punkta b) apakšpunktā norādīto elementu izvērtēšanai.

Veicot minēto izvērtēšanu, Aģentūrai vai valstu drošības iestādēm ir atļauts veikt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma objektu apmeklējumus un pārbaudes, kā arī revīziju, un tās var pieprasīt attiecīgu papildu informāciju. Aģentūra un valstu drošības iestādes saskaņo šādu apmeklējumu, revīziju un pārbaudžu organizēšanu.

6. Vienā mēnesī pēc tam, kad saņemts pieteikums vienotā drošības sertifikāta saņemšanai, Aģentūra informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, ka dokumentācija ir pilnīga, vai lūdz attiecīgu papildu informāciju, nosakot samērīgu termiņu tās sniegšanai. Saistībā ar dokumentācijas pilnīgumu, atbilstību un konsekvenci Aģentūra var novērtēt arī 3. punkta b) apakšpunktā norādītos elementus.

Pirms Aģentūra pieņem lēmumu par vienotā drošības sertifikāta izsniegšanu, tā pilnībā ņem vērā izvērtējumus saskaņā ar 5. punktu.

Aģentūra ir pilnībā atbildīga par visiem vienotajiem drošības sertifikātiem, ko tā izsniedz.

7. Ja Aģentūra nepiekrīt negatīvam izvērtējumam, ko veikusi viena vai vairākas valstu drošības iestādes, ievērojot 5. punkta b) apakšpunktu, tā informē minēto iestādi vai iestādes, norādot iebildumu iemeslus. Aģentūra un valsts drošības iestāde vai iestādes sadarbojas, lai vienotos par savstarpēji pieņemamu izvērtējumu. Vajadzības gadījumā Aģentūra un valsts drošības iestāde vai iestādes var nolemt iesaistīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu. Ja vienā mēnesī pēc tam, kad Aģentūra informējusi valsts drošības iestādi vai iestādes par saviem iebildumiem, netiek panākts savstarpēji pieņemams izvērtējums, Aģentūra pieņem savu galīgo lēmumu, ja vien valsts drošības iestāde vai iestādes nav lietu pārsūdzējušas Apelācijas padomē, kas izveidota saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 55. pantu. Apelācijas padome vienā mēnesī pēc valsts drošības iestādes vai iestāžu lūguma pieņem lēmumu par to, vai apstiprināt Aģentūras lēmuma projektu.

Ja Apelācijas padome piekrīt Aģentūrai, Aģentūra pieņem lēmumu nekavējoties.

Ja Apelācijas padome piekrīt valsts drošības iestādes negatīvajam izvērtējumam, Aģentūra izsniedz vienotu drošības sertifikātu, no darbības telpas izslēdzot tās tīkla daļas, par kurām saņemts negatīvs izvērtējums.

Ja Aģentūra nepiekrīt pozitīvam izvērtējumam, ko veikusi viena vai vairākas valstu drošības iestādes saskaņā ar 5. punkta b) apakšpunktu, tā informē minēto iestādi vai iestādes, norādot iebildumu iemeslus. Aģentūra un valsts drošības iestāde vai iestādes sadarbojas, lai vienotos par savstarpēji pieņemamu izvērtējumu. Vajadzības gadījumā Aģentūras un valsts drošības iestāde vai iestādes var nolemt iesaistīt pieteikuma iesniedzēju. Ja vienā mēnesī pēc tam, kad Aģentūra informējusi valsts drošības iestādi vai iestādes par saviem iebildumiem, netiek panākts savstarpēji pieņemams izvērtējums, Aģentūra pieņem savu galīgo lēmumu.

8. Ja darbības telpa atrodas tikai vienā dalībvalstī, tās dalībvalsts drošības iestāde pēc pieteikuma iesniedzēja lūguma var uz savu atbildību izsniegt vienoto drošības sertifikātu. Lai izsniegtu šādus sertifikātus, valsts drošības iestāde izvērtē dokumentāciju saistībā ar visiem 3. punktā norādītajiem elementiem un piemēro praktisko kārtību, kas jānosaka ar īstenošanas aktiem, kuri minēti 10. punktā. Veicot minēto izvērtēšanu, valsts drošības iestādei ir atļauts veikt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma objektu apmeklējumus un pārbaudes, kā arī revīziju. Vienā mēnesī pēc pieteikuma saņemšanas valsts drošības iestāde informē pieteikuma iesniedzēju, ka dokumentācija ir pilnīga, vai lūdz attiecīgu papildu informāciju. Vienotais drošības sertifikāts bez darbības telpas paplašināšanas ir derīgs arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas brauc uz stacijām kaimiņos esošās dalībvalstīs, kurās ir līdzīgi tīkla parametri un līdzīgi darbības noteikumi, ja minētās stacijas atrodas robežas tuvumā un ja šis jautājums ir apspriests ar kompetentajām valstu drošības iestādēm. Apspriešanās var notikt par katru gadījumu atsevišķi vai tikt izklāstīta pārrobežu nolīgumā starp dalībvalstīm vai valstu drošības iestādēm.

Valsts drošības iestāde ir pilnībā atbildīga par visiem vienotajiem drošības sertifikātiem, ko tā izsniedz.

9. Dalībvalsts var trešās valsts operatoriem ļaut tās teritorijā nokļūt stacijā, kas paredzēta pārrobežu operācijām un atrodas tuvu minētās dalībvalsts robežai, nepieprasot vienotu drošības sertifikātu, ar noteikumu, ka atbilstīgs drošības līmenis ir nodrošināts ar:

- a) pārrobežu nolīgumu starp attiecīgo dalībvalsti un trešo valsti, kas ir kaimiņvalsts; vai
- b) līgumsaistībām starp trešās valsts operatoru un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kam ir vienots drošības sertifikāts vai drošības atļauja, lai darbotos minētajā tīklā, ar noteikumu, ka minēto līgumsaistību aspekti, kas saistīti ar drošību, ir atbilstīgi atspoguļoti to drošības pārvaldības sistēmā.

10. Līdz 2018. gada 16. jūnijam Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, pieņem praktisko kārtību, ar ko nosaka:
- a) kā pieteikuma iesniedzējs pilda šajā pantā noteiktās prasības vienotajam drošības sertifikātam, un uzskaita vajadzīgos dokumentus;
 - b) sīkus norādījumus sertifikācijas procesam, piemēram, procedūras posmus un katra procesa posma termiņus;
 - c) kā šajā pantā noteiktās prasības ievēro Aģentūra un valsts drošības iestāde dažādos pieteikuma iesniegšanas un sertifikācijas procesa posmos, tostarp pieteikuma iesniedzēja dokumentācijas izvērtēšanā; un
 - d) Aģentūras vai valstu drošības iestāžu izsniegto vienoto drošības sertifikātu derīguma termiņu, jo īpaši gadījumā, ja vienotais drošības sertifikāts tiek atjaunināts sakarā ar pārvadājumu veida, apjoma un darbības telpas izmaiņām.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 28. panta 3. punktā. Tajos ņem vērā pieredzi, kas gūta, īstenojot Komisijas Regulu (EK) Nr. 653/2007 ⁽¹⁾ un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1158/2010 ⁽²⁾, un pieredzi, kas gūta, sagatavojot sadarbības nolīgumus, kas minēti 11. panta 1. punktā.

11. Vienotajos drošības sertifikātos norāda attiecīgo dzelzceļa pārvadājumu veidu un apjomu, kā arī darbības telpu. Vienotais drošības sertifikāts var attiekties arī uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piederošiem piedevceļiem, ja tie ietilpst uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā.

12. Katru lēmumu par atteikumu izdot vienoto drošības sertifikātu vai lēmumu, ar ko izslēdz daļu no tīkla saskaņā ar 7. punktā minēto negatīvo izvērtējumu, atbilstīgi pamato. Pieteikuma iesniedzējs vienā mēnesī pēc lēmuma saņemšanas var Aģentūrai vai – attiecīgā gadījumā – valsts drošības iestādei pieprasīt tās lēmumu pārskatīt. Aģentūrai vai valsts drošības iestādei ir divu mēnešu ilgs termiņš kopš pārskatīšanas pieprasījuma saņemšanas dienas, lai savu lēmumu apstiprinātu vai atceltu.

Ja Aģentūras negatīvais lēmums tiek apstiprināts, pieteikuma iesniedzējs var to pārsūdzēt Apelācijas padomē, kas izraudzīta saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 55. pantu.

Ja valsts drošības iestādes negatīvais lēmums tiek apstiprināts, pieteikuma iesniedzējs to var pārsūdzēt pārsūdzības struktūrā saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Minētajai pārsūdzības procedūrai dalībvalstis var izraudzīties regulatīvo iestādi, kā izklāstīts Direktīvas 2012/34/ES 56. pantā. Minētajā gadījumā piemēro šīs direktīvas 18. panta 3. punktu.

13. Vienoto drošības sertifikātu, ko saskaņā ar šo pantu izsniegusi Aģentūra vai valsts drošības iestāde, pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieteikuma atjauno ne retāk kā reizi piecos gados. Ja būtiski mainījies pārvadājumu veids vai apjoms, sertifikāts pilnībā vai daļēji tiek atjaunināts.

14. Ja pieteikuma iesniedzējam jau ir saskaņā ar 5. līdz 7. punktu izdots vienotais drošības sertifikāts un ja tas vēlas paplašināt savu darbības telpu vai ja tam jau ir saskaņā ar 8. punktu izdots vienots drošības sertifikāts un tas vēlas darbības telpā iekļaut citu dalībvalsti, tas saistībā ar papildu darbības telpu papildina dokumentāciju ar 3. punktā minētajiem attiecīgajiem dokumentiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dokumentāciju iesniedz Aģentūrai, kura pēc tam, kad ir izpildījusi 4. līdz 7. punktā paredzētās procedūras, izsniedz atjauninātu vienoto drošības sertifikātu, ietverot paplašināto darbības telpu. Minētajā gadījumā, lai izvērtētu 3. punkta b) apakšpunktā norādīto dokumentāciju, apspriežas tikai ar tām valstu drošības iestādēm, kas atbild par darbības paplašināšanu.

⁽¹⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 653/2007 (2007. gada 13. jūnijs) par vienota Eiropas parauga izmantošanu drošības sertifikātiem un pieteikuma dokumentiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 10. pantu un par to drošības sertifikātu derīguma termiņu, kas izdoti atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2001/14/EK (OV L 153, 14.6.2007., 9. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1158/2010 (2010. gada 9. decembris) par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības sertifikātu iegūšanas prasībām (OV L 326, 10.12.2010., 11. lpp.).

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir vienotais drošības sertifikāts saskaņā ar 8. punktu un tas vēlas paplašināt darbības telpu minētajā dalībvalstī, minētais uzņēmums saistībā ar papildu darbības telpu papildina dokumentāciju ar 3. punktā minētajiem attiecīgajiem dokumentiem. Tas, izmantojot Regulas (ES) 2016/796 12. pantā minēto vienas pieturas aģentūru, iesniedz dokumentāciju valsts drošības iestādei, kura pēc tam, kad ir izpildījusi 8. punktā noteiktās procedūras, izsniedz atjauninātu vienoto drošības sertifikātu, ietverot paplašināto darbības telpu.

15. Aģentūra un kompetentās valstu drošības iestādes var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulējumā vienotie drošības sertifikāti, ko tās izsniegušas, ir jāpārskata.

16. Aģentūra bez kavēšanās un jebkurā gadījumā divās nedēļās pēc vienotā drošības sertifikāta izsniegšanas informē kompetentās valstu drošības iestādes. Aģentūra nekavējoties informē kompetentās valstu drošības iestādes par vienotā drošības sertifikāta atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu. Tā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma nosaukumu, adresi, vienotā drošības sertifikāta izdošanas datumu, tipu, apjomu, derīguma termiņu un darbības telpu, kā arī atsaukšanas gadījumā – lēmuma pamatojumu. Attiecībā uz vienotajiem drošības sertifikātiem, ko izsniegušas valstu drošības iestādes, kompetentā valsts drošības iestāde vai iestādes tajā pašā termiņā sniedz minēto informāciju Aģentūrai.

11. pants

Sadarbība starp Aģentūru un valstu drošības iestādēm, izsniedzot vienotos drošības sertifikātus

1. Piemērojot šīs direktīvas 10. panta 5. un 6. punktu, Aģentūra un valstu drošības iestādes noslēdz sadarbības nolīgumus saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 76. pantu. Sadarbības nolīgumi ir īpaši nolīgumi vai pamatnolīgumi, un tie iesaista vienu vai vairākas valstu drošības iestādes. Sadarbības nolīgumi ietver sīku aprakstu par uzdevumiem un sasniedzamo rezultātu nosacījumiem, termiņus to sasniegšanai un to, kā sadala nodevas, kas jāmaksā pieteikuma iesniedzējam.

2. Lai samazinātu administratīvo slogu un izmaksas pieteikuma iesniedzējam, sadarbības nolīgumi var ietvert arī īpašu sadarbības kārtību tādu tīklu gadījumā, attiecībā uz kuriem ģeogrāfisku vai vēsturisku iemeslu dēļ vajadzīgas speciālas zināšanas. Ja šādi tīkli ir izolēti no pārējās Savienības dzelzceļa sistēmas, šādi īpaši sadarbības nolīgumi var ietvert iespēju līgumu slēgšanas uzdevumus uzticēt attiecīgajām valstu drošības iestādēm, ja tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu sertifikācijas resursu efektīvu un samērīgu sadali. Minētie sadarbības nolīgumi tiek noslēgti, pirms Aģentūra veic sertifikācijas uzdevumus saskaņā ar 31. panta 3. punktu.

3. Tajās dalībvalstīs, kurās sliežu ceļa platums atšķiras no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla sliežu ceļa platuma un tam ir vienādas tehniskās un ekspluatācijas prasības ar kaimiņos esošām trešām valstīm, papildus 2. punktā minētajiem sadarbības nolīgumiem visas attiecīgās valstu drošības iestādes minētajās dalībvalstīs ar Aģentūru noslēdz daudzpusēju nolīgumu, kurā ietver nosacījumu, lai attiecīgā gadījumā veicinātu drošības sertifikātu darbības telpas paplašināšanu attiecīgajās dalībvalstīs.

12. pants

Infrastruktūras pārvaldītāju drošības atļaujas

1. Lai atļautu infrastruktūras pārvaldītājam pārvaldīt un ekspluatēt dzelzceļa infrastruktūru, tas saņem drošības atļauju no tās dalībvalsts valsts drošības iestādes, kurā atrodas dzelzceļa infrastruktūra.

Drošības atļaujā ietilpst atļauja, kas apliecina infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas akceptēšanu, kā paredzēts 9. pantā, un tajā ietver noteikumus un procedūras to prasību izpildīšanai, kas nepieciešamas dzelzceļa infrastruktūras drošai plānošanai, apkopei un ekspluatācijai, tostarp attiecīgos gadījumos par kustības vadības un signalizācijas sistēmas apkopi un ekspluatāciju.

Valsts drošības iestāde izskaidro prasības par drošības atļaujām un vajadzīgajiem dokumentiem, ja vajadzīgs, pieteikumu iesniegšanas norādījumu dokumenta veidā.

2. Drošības atļauja ir derīga piecus gadus, un to var atjaunot pēc infrastruktūras pārvaldītāja pieteikuma. To pilnībā vai daļēji pārskata gadījumos, kad tiek izdarītas būtiskas infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes apakšsistēmas, vai to ekspluatācijas un apkopes principu izmaiņas. Infrastruktūras pārvaldītājs par visām šādām izmaiņām nekavējoties informē valsts drošības iestādi.

Valsts drošības iestāde var noteikt, ka pēc būtisku izmaiņu izdarīšanas drošības regulatīvajā pamatā drošības atļauja ir jāpārskata.

3. Valsts drošības iestāde bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad pieteikuma iesniedzējs ir iesniedzis visu vajadzīgo informāciju, kā arī pieprasīto papildinformāciju, pieņem lēmumu par drošības atļaujas saņemšanas pieteikumu.

4. Valsts drošības iestāde bez kavēšanās un jebkurā gadījumā divās nedēļās 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.

5. Pārrobežu infrastruktūras gadījumā kompetentās valstu drošības iestādes sadarbojas, izsniedzot drošības atļaujas.

13. pants

Apmācību pieejamība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un to personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, ir taisnīga un nediskriminējoša pieeja vilcienu vadītāju un vilcienu apkalpes personāla apmācībai, ja šādas apmācības ir vajadzīgas pakalpojumu nodrošināšanai to tīklā.

Apmācību pakalpojumos ietilpst apmācības par maršrutu, ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām, signalizācijas un vadības sistēmu un ārkārtas situāciju procedūrām, ko izmanto izmantojamajos maršrutos.

Ja apmācību pakalpojumos neietilpst eksāmeni un sertifikātu izsniegšana, dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem ir piekļuves iespējas šādiem sertifikātiem.

Valsts drošības iestāde nodrošina, ka apmācību pakalpojumi atbilst prasībām, kas noteiktas, attiecīgi, Direktīvā 2007/59/EK, SITS vai šīs direktīvas 8. panta 3. punkta e) apakšpunktā minētajos valsts noteikumos.

2. Ja apmācības ir pieejamas, izmantojot tikai vienu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, dalībvalstis nodrošina, ka citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tās ir pieejamas par pamatotu un nediskriminējošu maksu, kura saistīta ar attiecīgajām izmaksām un kurā var būt iekļauta arī peļņa.

3. Pieņemot darbā jaunus vilcienu vadītājus, vilcienu apkalpes personālu un personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var ņemt vērā apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kas iegūta citos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Minētajā nolūkā šādiem personāla locekļiem ir tiesības piekļūt un saņemt kopijas no visiem dokumentiem, kas apliecina to apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kā arī šos dokumentos darīt zināmus.

4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par to savu darbinieku apmācību un kvalifikācijas līmeni, kuri veic drošībai būtisku darbu.

14. pants

Ritekļu apkope

1. Pirms katra ritekļa izmantošanas tīklā tam nosaka par tā apkopi atbildīgo struktūrvienību, un šo struktūrvienību saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantu reģistrē ritekļu reģistrā.

2. Neskarot 4. pantā minēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par vilciena drošu ekspluatāciju, par apkopi atbildīgā struktūrvienība nodrošina to ritekļu drošu ekspluatāciju, par kuru apkopi tā ir atbildīga. Minētajā nolūkā par apkopi atbildīgā struktūrvienība izveido minēto ritekļu apkopes sistēmu un ar šo sistēmu:

- a) nodrošina, ka ritekļu apkopi veic atbilstīgi katra ritekļa apkopes dokumentu kopumam un spēkā esošajām prasībām, tostarp apkopes noteikumiem un attiecīgajām SITS prasībām;
- b) īsteno vajadzīgās CSM noteiktās riska novērtēšanas un izvērtēšanas metodes, kā minēts 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar citiem dalībniekiem;
- c) nodrošina, lai to līgumslēdzēji īstenotu riska kontroles pasākumus, piemērojot CSM pārraudzībai, kas minēta 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā, un nodrošina, lai šāda prasība būtu iekļauta līgumu noteikumos, kurus uzrāda pēc Aģentūras vai valsts drošības iestādes pieprasījuma;
- d) nodrošina apkopes darbību izsekojamību.

3. Apkopes sistēmu veido šādas funkcijas:

- a) pārvaldības funkcija, ar ko uzrauga un koordinē b) līdz d) apakšpunktā minētās apkopes funkcijas un nodrošina ritekļa drošu ekspluatāciju dzelzceļa sistēmā;
- b) apkopes pilnveidošanas funkcija, ar ko nodrošina atbildību par apkopes dokumentācijas pārvaldību, tostarp konfigurācijas pārvaldību, balstoties uz konstrukcijas un ekspluatācijas datiem, kā arī uz darbības rezultātiem un gūto pieredzi;
- c) vagonu parka apkopes pārvaldības funkcija, ar ko nodrošina ritekļa izņemšanu no aprites, lai veiktu apkopi, un atgriešanu ekspluatācijā pēc apkopes;
- d) apkopes veikšanas funkcija, ar ko nodrošina riteklīm vai tā daļām nepieciešamo apkopi, tostarp izsniedz dokumentāciju saistībā ar izmantošanas atļauju pēc apkopes.

Par apkopi atbildīgā struktūrvienība pati īsteno pārvaldības funkciju, taču tā var uzticēt visu vai dažu b) līdz d) apakšpunktā minēto apkopes funkciju vai to daļas veikšanu citām līgumslēdzējām pusēm, piemēram, apkopes darbnīcām.

Par apkopi atbildīgā struktūrvienība nodrošina, ka visas a) līdz d) apakšpunktā noteiktās funkcijas atbilst prasībām un izvērtēšanas kritērijiem, kas izklāstīti III pielikumā.

Apkopes darbnīcas piemēro III pielikuma attiecīgās nodaļas, kā norādīts īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar 8. punkta a) apakšpunktu, kuras atbilst sertificējamām funkcijām un darbībām.

4. Attiecībā uz kravas vagoniem un attiecībā uz citiem ritekļiem – pēc tam, kad ir pieņemti īstenošanas akti –, akreditēta vai atzīta struktūra vai valsts drošības iestāde katru par apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificē un piešķir tai par apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu (ECM sertifikāts) saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

- a) akreditāciju un atzīšanu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem;
- b) sertifikācijas sistēma sniedz pierādījumus, ka par apkopi atbildīgā struktūrvienība ir izveidojusi apkopes sistēmu, lai nodrošinātu visu ritekļu, par kuru apkopi tā ir atbildīga, drošu ekspluatāciju;
- c) ECM sertifikācija balstās uz izvērtējumu par to, kā par apkopi atbildīgā struktūrvienība spēj atbilst attiecīgajām III pielikumā izklāstītajām prasībām un izvērtēšanas kritērijiem un tos konsekventi piemērot. Tas ietver uzraudzības sistēmu, lai nodrošinātu nepārtrauktu atbilstību minētajām prasībām un izvērtēšanas kritērijiem pēc tam, kad ir izsniegts ECM sertifikāts;
- d) apkopes darbnīcu sertifikācija balstās uz atbilstību attiecīgajām III pielikuma nodaļām, kuras piemēro atbilstīgajām sertificējamām funkcijām un darbībām.

Ja par apkopi atbildīgā struktūrvienība ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, atbildību pirmajā daļā izklāstītajiem nosacījumiem var pārbaudīt valsts drošības iestāde, ievērojot 10. vai 12. pantā minētās procedūras, un to var apstiprināt sertifikātos, kas izsniegti saskaņā ar minētajām procedūrām.

5. Saskaņā ar 4. punktu izsniegtie sertifikāti ir spēkā visā Savienībā.

6. Pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, Komisija ar īstenošanas aktiem pieņem sīki izstrādātus noteikumus par 4. punkta pirmajā daļā minētajiem sertifikācijas nosacījumiem par kravas vagonu apkopi atbildīgajai struktūrvienībai, tostarp par III pielikumā izklāstītajām prasībām atbilstīgi attiecīgajām CSM un SITS, un vajadzības gadījumā groza minētos noteikumus.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 28. panta 3. punktā.

Kravas vagoniem piemērojamo sertifikācijas sistēmu, kas pieņemta ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011 ⁽¹⁾, turpina piemērot, līdz tiek piemērots šajā punktā minētais īstenošanas akts.

7. Līdz 2018. gada 16. jūnijam Aģentūra novērtē sistēmu par kravas vagonu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai, apsver iespēju ietvert šajā sistēmā visus ritekļus un apkopes darbnīcu obligātu sertifikāciju un iesniedz ziņojumu Komisijai.

8. Ņemot par pamatu Aģentūras veikto novērtējumu, ievērojot 7. punktu, Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, attiecīgā gadījumā pieņem un, kad vajadzīgs, pēc tam groza sīki izstrādātus noteikumus, kuros noteikts, kuras III pielikumā izklāstītās prasības piemēro:

- a) to apkopes funkciju nolūkā, ko veic apkopes darbnīcas, tostarp sīki izstrādātus noteikumus, lai nodrošinātu apkopes darbnīcu sertifikācijas vienveidīgu īstenošanu saskaņā ar attiecīgajām CSM un SITS;
- b) to struktūrvienību sertifikācijas nolūkā, kuras ir atbildīgas par ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopi, pamatojoties uz šādu ritekļu tehniskajiem parametriem, tostarp sīki izstrādātus noteikumus, lai nodrošinātu to struktūrvienību, kuras ir atbildīgas par ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopi, sertifikācijas vienveidīgu īstenošanu saskaņā ar attiecīgajām CSM un SITS.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 28. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

15. pants

Atkāpes no sertifikācijas sistēmas, ko izmanto par apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificēšanai

1. Dalībvalstis var izpildīt saistības noteikt par apkopi atbildīgo struktūrvienību, izmantojot alternatīvus pasākumus 14. pantā noteiktajai apkopes sistēmai, šādos gadījumos:

- a) ritekļi ir reģistrēti trešā valstī un to apkopi veic saskaņā ar minētās valsts tiesību aktiem;
- b) ritekļus izmanto tīklos vai līnijās, kuru sliežu ceļu platums atšķiras no tā, kāds tas ir Savienības galvenajos dzelzceļa tīklos, un attiecībā uz tiem ir izpildītas 14. panta 2. punktā noteiktās prasības, noslēdzot starptautiskus nolīgumus ar trešām valstīm;
- c) kravas vagoni un pasažieru vagoni, kurus izmanto kopīgi ar trešām valstīm, kurās sliežu ceļu platums atšķiras no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla sliežu ceļu platuma;
- d) ritekļiem, kurus izmanto 2. panta 3. punktā minētajos tīklos, militārajam aprīkojumam un speciāliem transportlīdzekļiem, kam pirms nodošanas ekspluatācijā ir nepieciešama valsts drošības iestādes *ad hoc* atļauja. Šādā gadījumā atkāpes nosaka uz laikposmiem, kas nepārsniedz piecus gadus.

⁽¹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 445/2011 (2011. gada 10. maijs), ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007 (OV L 122, 11.5.2011., 22. lpp.).

2. Panta 1. punktā minētos alternatīvos pasākumus īsteno, piemērojot atkāpes, ko attiecīgā valsts drošības iestāde vai Aģentūra piešķir, kad:
- a) ritekļus reģistrē, ievērojot Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūrvienības noteikšanu, kas ir atbildīga par apkopi;
 - b) piešķir vienotos drošības sertifikātus un drošības atļaujas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, ievērojot šīs direktīvas 10. un 12. pantu, ciktāl tas attiecas uz tās struktūrvienības noteikšanu vai sertificēšanu, kas ir atbildīga par apkopi.
3. Atkāpes norāda, un tām sniedz pamatojumu 19. pantā minētajā ikgadējā ziņojumā. Ja konstatē, ka Savienības dzelzceļa sistēmā tiek pieļauti ar drošību saistīti nepamatoti riski, Aģentūra par to nekavējoties ziņo Komisijai. Komisija sazinās ar attiecīgajām personām un vajadzības gadījumā prasa attiecīgajai dalībvalstij atcelt lēmumu piešķirt atkāpes.

IV NODAĻA

VALSTU DROŠĪBAS IESTĀDES

16. pants

Uzdevumi

1. Katra dalībvalsts izveido valsts drošības iestādi. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts drošības iestādei ir vajadzīgās iekšējās un ārējās organizatoriskās spējas cilvēkresursu un materiālo resursu ziņā. Minētā iestāde ir organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā neatkarīga no jebkādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzēja vai līgumslēdzēja subjekta un no jebkura subjekta, kas piešķir publiskus pakalpojumu līgumus. Ar noteikumu, ka šāda neatkarība ir nodrošināta, šī iestāde var būt par transporta jautājumiem atbildīgās valsts ministrijas sastāvā.
2. Valsts drošības iestādei uztic veikt vismaz šādus uzdevumus:
- a) piešķirt atļaujas nodot ekspluatācijā vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas, kas veido Savienības dzelzceļa sistēmu, saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 18. panta 2. punktu;
 - b) izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt atļaujas ritekļu laišanai tirgū saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 8. punktu;
 - c) palīdzēt Aģentūrai izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt atļaujas ritekļu laišanai tirgū saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 5. punktu un ritekļu tipa atļaujas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 24. pantu;
 - d) savā teritorijā uzraudzīt, lai savstarpējās izmantojamības komponenti atbilst būtiskajām prasībām, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 8. pantā;
 - e) nodrošināt, ka saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 46. pantu, neskarot minētās direktīvas 47. panta 4. punktu, ritekļiem ir piešķirts numurs;
 - f) palīdzēt Aģentūrai izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt vienotos drošības sertifikātus, ko piešķir saskaņā ar 10. panta 5. punktu;
 - g) izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt vienotos drošības sertifikātus, ko piešķir saskaņā ar 10. panta 8. punktu;
 - h) izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt drošības atļaujas, ko piešķir saskaņā ar 12. pantu;
 - i) pārraudzīt, veicināt un attiecīgos gadījumos ieviest un atjaunināt drošību reglamentējošos noteikumus, tostarp valsts noteikumu sistēmu;
 - j) saskaņā ar 17. pantu uzraudzīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītājus;
 - k) attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts tiesību aktiem izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt vilciena vadītāja apliecības saskaņā ar Direktīvu 2007/59/EK;
 - l) attiecīgā gadījumā saskaņā ar valsts tiesību aktiem izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt sertifikātus, kas piešķirti par apkopi atbildīgajām struktūrvienībām.

3. Uzdevumus, kas minēti 2. punktā, nedrīkst nodot vai par to veikšanu noslēgt apakšlīgumus ar jebkuru infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai līgumslēdzēju subjektu.

17. pants

Uzraudzība

1. Valstu drošības iestādes uzrauga, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji pastāvīgi ievērotu to juridisko pienākumu izmantot drošības pārvaldības sistēmu, kā minēts 9. pantā.

Minētajā nolūkā valstu drošības iestādes piemēro principus, kas izklāstīti attiecīgajās CSM uzraudzībai, kuras minētas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā, nodrošinot, ka uzraudzības darbībās jo īpaši pārbauda, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji piemēro:

- a) drošības pārvaldības sistēmu, lai pārraudzītu tās efektivitāti;
- b) drošības pārvaldības sistēmas atsevišķus vai daļējus elementus, tostarp ekspluatācijas darbības, apkopes un materiālu nodrošinājumu un līgumslēdzēju izmantošanu, lai pārraudzītu to efektivitāti; un
- c) attiecīgās CSM, kas minētas 6. pantā. Ar šo punktu saistītās uzraudzības darbības attiecīgā gadījumā piemēro arī par apkopi atbildīgajām struktūrvienībām.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vismaz divus mēnešus pirms jebkuras jaunas dzelzceļa transporta darbības sākuma informē attiecīgās valstu drošības iestādes, lai tās varētu ieplānot uzraudzības darbības. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz informāciju arī par personāla kategoriju sadalījumu un ritekļu tipiem.

3. Vienotā drošības sertifikāta turētājs nekavējoties informē kompetentās valstu drošības iestādes par jebkādam būtiskām izmaiņām 2. punktā minētajā informācijā.

4. Pārraudzību par to, kā tiek ievēroti piemērojamie noteikumi par vilces līdzekļu vadītāju darba, vadīšanas un atpūtas laiku, nodrošina dalībvalstu izraudzītas kompetentās iestādes. Ja šādu pārraudzību nenodrošina valstu drošības iestādes, kompetentās iestādes sadarbojas ar valstu drošības iestādēm, lai valstu drošības iestādes varētu pildīt savu dzelzceļa drošības uzraudzības funkciju.

5. Ja valsts drošības iestāde konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā pieprasa Aģentūrai minēto sertifikātu ierobežot vai atsaukt. Aģentūra nekavējoties informē visas kompetentās valstu drošības iestādes. Ja Aģentūra nolemj ierobežot vai atsaukt vienoto drošības sertifikātu, tā savu lēmumu pamato.

Ja pastāv domstarpības starp Aģentūru un valsts drošības iestādi, piemēro 10. panta 7. punktā norādīto šķīrējtiesas procedūru. Ja minētās šķīrējtiesas procedūras rezultāts ir tāds, ka vienotais drošības sertifikāts nav ne jāierobežo, ne jāatsauc, šā panta 6. punktā minētos pagaidu drošības pasākumus aptur.

Ja valsts drošības iestāde ir pati izdevusi vienoto drošības sertifikātu saskaņā ar 10. panta 8. punktu, tā var ierobežot vai atsaukt sertifikātu, pamatojot savu lēmumu, un tā informē Aģentūru.

Vienotā drošības sertifikāta turētājam, kura sertifikātu Aģentūra vai valsts drošības iestāde ir ierobežojusi vai atsaukusi, ir tiesības pārsūdzēt šo lēmumu saskaņā ar 10. panta 12. punktu.

6. Ja valsts drošības iestāde uzraudzības laikā konstatē nopietnu drošības risku, tā jebkurā laikā var piemērot pagaidu drošības pasākumus, tostarp nekavējoties ierobežot vai apturēt attiecīgās darbības. Ja vienoto drošības sertifikātu ir izdevusi Aģentūra, valsts drošības iestāde nekavējoties par to informē Aģentūru un iesniedz pierādījumus, kas pamato tās lēmumu.

Ja Aģentūra konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā minēto sertifikātu nekavējoties ierobežo vai atsauc.

Ja Aģentūra konstatē, ka valsts drošības iestādes piemērotie pasākumi nav samērīgi, tā var lūgt valsts drošības iestādi minētos pasākumus atcelt vai pielāgot. Aģentūra un valsts drošības iestāde sadarbojas, lai panāktu savstarpēji pieņemamu risinājumu. Vajadzības gadījumā šajā procesā iesaista arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu. Ja pēdējā minētā procedūra neizdodas, valsts drošības iestādes lēmums par pagaidu pasākumu piemērošanu paliek spēkā.

Valsts drošības iestādes lēmumu par pagaidu drošības pasākumiem var pārskatīt valsts tiesu iestādēs, kā minēts 18. panta 3. punktā. Šādā gadījumā pagaidu drošības pasākumus var piemērot tik ilgi, kamēr tiek pabeigta pārskatīšana tiesā, neskarot 5. punktu.

Ja pagaidu pasākuma piemērošanas laikposms ir ilgāks nekā trīs mēneši, valsts drošības iestāde var lūgt Aģentūru ierobežot vai atsaukt vienoto drošības sertifikātu, un šādā gadījumā piemēro 5. punktā noteikto procedūru.

7. Valsts drošības iestāde uzrauga vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas un nodrošina, lai tās atbilstu būtiskajām prasībām. Pārrobežu infrastruktūru gadījumā tā uzraudzības darbības veiks, sadarbojoties ar citām attiecīgām valstu drošības iestādēm. Ja valsts drošības iestāde konstatē, ka infrastruktūras pārvaldītājs vairs neatbilst tā drošības atļaujas nosacījumiem, tā minēto atļauju ierobežo vai atsauc, savu lēmumu pamatojot.

8. Uzraugot infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmu efektivitāti, valstu drošības iestādes var ņemt vērā dalībnieku darbības drošību, kā minēts šīs direktīvas 4. panta 4. punktā, un attiecīgā gadījumā – mācību centru drošības rādītājus, kā minēts Direktīvā 2007/59/EK, ja to darbības ietekmē dzelzceļa drošību. Šo punktu piemēro, neskarot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pienākumus, kas minēti šīs direktīvas 4. panta 3. punktā.

9. Valstu drošības iestādes tajā dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums darbojas, sadarbojas, koordinējot uzraudzības darbības attiecībā uz minēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, lai nodrošinātu, ka jebkāda būtiska 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 un Aģentūru, ja tā atklāj, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums neveic nepieciešamos riska kontroles pasākumus.

Minētā sadarbība nodrošina, ka uzraudzība ir pietiekami plaša un ka tiek novērsta pārbaužu un revīziju dublēšanās. Valstu drošības iestādes var izstrādāt kopīgu uzraudzības plānu, lai nodrošinātu, ka periodiski tiek veiktas revīzijas un citas pārbaudes, ņemot vērā pārvadājumu veidu un apjomu katrā attiecīgajā dalībvalstī.

Aģentūra palīdz veikt šādu koordināciju, izstrādājot pamatnostādnes.

10. Valstu drošības iestādes var sagatavot paziņojumus, lai infrastruktūras pārvaldītājus un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus brīdinātu par to, ka tie neievēro 1. punktā izklāstītos pienākumus.

11. Lai pēc vienotā drošības sertifikāta izsniegšanas uzraudzītu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, valstu drošības iestādes izmanto informāciju, ko savākusi Aģentūra, izvērtējot 10. panta 5. punkta a) apakšpunktā minēto dokumentāciju. Lai uzraudzītu infrastruktūras pārvaldītāju, tās izmanto informāciju, kas savākta drošības atļaujas izsniegšanas laikā saskaņā ar 12. pantu.

12. Lai atjaunotu tādus vienotos drošības sertifikātus, kas izsniegti saskaņā ar 10. panta 8. punktu, Aģentūra vai kompetentās valstu drošības iestādes izmanto uzraudzības darbību laikā savākto informāciju. Lai atjaunotu drošības atļaujas, valsts drošības iestāde izmanto arī uzraudzības darbību laikā savākto informāciju.

13. Aģentūra un valstu drošības iestādes vienojas par nepieciešamo kārtību, lai koordinētu darbu un nodrošinātu pilnīgu informācijas apmaiņu, kā minēts 10., 11. un 12. punktā.

18. pants

Lēmumu pieņemšanas principi

1. Aģentūra, apsverot pieteikumus vienotajam drošības sertifikātam saskaņā ar 10. panta 1. punktu, un valstu drošības iestādes savus uzdevumus veic atklātā, nediskriminējošā un pārredzamā veidā. Jo īpaši tās dod iespēju visām ieinteresētajām personām tikt uzklautām un sniedz pieņemto lēmumu pamatojumu.

Tās tūlīt atbild uz lūgumiem un pieteikumiem, kā arī bez kavēšanās nosūta savus informācijas pieprasījumus, un visus lēmumus pieņem četros mēnešos pēc tam, kad pieteikuma iesniedzējs ir sniedzis visu attiecīgo informāciju. Veicot 16. pantā minētos uzdevumus, tās jebkurā laikā var lūgt tehnisko palīdzību infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai citām kvalificētām struktūrām.

Valsts regulatīvā pamata izstrādāšanas procesā valstu drošības iestādes konsultējas ar visiem dalībniekiem un ieinteresētajām personām, tostarp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ražotājiem un apkopju veicējiem, lietotājiem un personāla pārstāvjiem.

2. Aģentūra un valstu drošības iestādes var bez ierobežojumiem veikt visas pārbaudes, revīzijas un izmeklēšanas darbības, kas nepieciešamas tām uzticēto uzdevumu veikšanai, un tām nodrošina piekļuvi visiem atbilstīgajiem infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, kā arī vajadzības gadījumā jebkura dalībnieka, kā minēts 4. pantā, dokumentiem, telpām un teritorijām, objektiem un iekārtām. Kad Aģentūra veic drošības sertifikācijas uzdevumus saskaņā ar 10. panta 5. punktu, tai ir tādas pašas tiesības attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

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

4. Valstu drošības iestādes aktīvi veic viedokļu un pieredzes apmaiņu, jo īpaši Aģentūras izveidotajā tīklā, lai visā Savienībā saskaņotu lēmumu pieņemšanas kritērijus.

19. pants

Gada pārskats

Valstu drošības iestādes publicē un līdz 30. septembrim nosūta Aģentūrai savu darbību gada pārskatu par iepriekšējo gadu. Šajā pārskatā jābūt informācijai par:

- a) dzelzceļa drošības pilnveidošanos, tostarp par dalībvalstu līmenī apkopotiem CSI saskaņā ar 5. panta 1. punktu;
- b) svarīgākajām normatīvo aktu izmaiņām attiecībā uz dzelzceļa drošību;
- c) drošības sertifikācijas un drošības atļauju piešķiršanas izmaiņām;
- d) infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzraudzības rezultātiem un pieredzi, tostarp pārbaužu un revīziju skaitu un rezultātiem;
- e) atkāpēm, par kurām nolemts saskaņā ar 15. pantu; un
- f) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju pieredzi, piemērojot attiecīgās CSM.

V NODAĻA

NEGADĪJUMU UN STARPGADĪJUMU IZMEKLĒŠANA

20. pants

Izmeklēšanas pienākums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanu pēc jebkura smaga negadījuma Savienības dzelzceļa sistēmā veic 22. pantā minētā izmeklēšanas struktūra. Izmeklēšanas mērķis, ja iespējams, ir dzelzceļa drošības paaugstināšana un negadījumu novēršana.

2. Izmeklēšanas struktūra, kas minēta 22. pantā, var izmeklēt arī tos negadījumus un starpgadījumus, kuri nedaudz citos apstākļos varētu izraisīt smagus negadījumus, tostarp strukturālo apakšsistēmu vai Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējās izmantojamības komponentu tehniskus defektus.

Izmeklēšanas struktūra var pieņemt lēmumu, vai jāveic šādu negadījumu un starpgadījumu izmeklēšana. Pieņemot lēmumus, tā ņem vērā:

- a) negadījuma vai starpgadījuma smagumu;
 - b) vai tas nav daļa no negadījumu vai starpgadījumu virknes visā sistēmā kopumā;
 - c) tā ietekmi uz dzelzceļu drošību; un
 - d) infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, valsts drošības iestādes vai dalībvalstu pieprasījumus.
3. Izmeklēšanas struktūra nosaka izmeklēšanas apjomu un procedūras, kas jāievēro izmeklēšanas veikšanai, ņemot vērā 21. un 23. pantu un atkarībā no secinājumiem, ko drošības paaugstināšanai varētu gūt no konkrētā negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanas.
4. Izmeklēšana nekādā gadījumā nedrīkst nodarboties ar vainas vai atbildības sadalīšanu.

21. pants

Izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis savā tiesību sistēmā nosaka izmeklēšanai tādu juridisko statusu, kas atbildīgajiem izmeklētājiem ļauj savu uzdevumu veikt iespējami efektīvi un iespējami īsākā laikā.
2. Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem nodrošina pilnīgu sadarbību ar iestādēm, kas atbildīgas par jebkādu tiesas izmeklēšanu, un nodrošina, ka izmeklētājiem cik drīz vien iespējams tiek nodrošināta piekļuve informācijai un pierādījumiem, kas attiecas uz izmeklēšanu. Jo īpaši tiem piešķir:
 - a) tūlītēju piekļuvi negadījuma vai starpgadījuma vietai, tajā iesaistītajam ritošajam sastāvam, attiecīgajai infrastruktūrai, kustības vadības un signalizācijas iekārtām;
 - b) tiesības uzreiz vākt tiešos pierādījumus un veikt ritošā sastāva atlieku, infrastruktūras iekārtu vai to komponentu kontrolētu novākšanu pārbaudes vai analīzes nolūkā;
 - c) neierobežotu piekļuvi borta reģistrēšanas ierīču, balss sakaru ierakstīšanas ierīču, signalizācijas un kustības vadības sistēmas darbības reģistrācijas iekārtu saturam un tā izmantošanu;
 - d) piekļuvi cietušo personu ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem;
 - e) piekļuvi vilciena apkalpes un cita negadījumā vai starpgadījumā iesaistītā dzelzceļa personāla nopratināšanas rezultātiem;
 - f) iespēju nopratināt negadījumā vai starpgadījumā iesaistītos dzelzceļa darbiniekus un citus lieciniekus; un
 - g) piekļuvi infrastruktūras pārvaldītāja, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, par apkopi atbildīgo struktūrvienību un valsts drošības iestādes būtiskai informācijai vai dokumentācijai.
3. Aģentūra sadarbojas ar izmeklēšanas iestādi, ja izmeklēšanā ir iekļauti riteklī, kam Aģentūra izsniegusi atļauju, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kurus Aģentūra ir sertificējusi. Tā pēc iespējas drīz izmeklēšanas struktūrai iesniedz visu pieprasīto informāciju vai dokumentāciju un pēc pieprasījuma nodrošina paskaidrojumus.
4. Izmeklēšanu veic neatkarīgi no jebkādas izmeklēšanas tiesā.

22. pants

Izmeklēšanas struktūra

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 20. pantā minētos negadījumus un starpgadījumus izmeklē pastāvīga struktūra, kurā ir vismaz viens izmeklētājs, kas, notiekot negadījumam vai starpgadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas. Minētā struktūra organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no jebkura infrastruktūras pārvaldītāja, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, par maksas iekasēšanu atbildīgās struktūras, par infrastruktūras jaudas iedalīšanu atbildīgās struktūras un atbilstības izvērtēšanas struktūras un no jebkuras puses, kuras intereses var būt pretrunā ar izmeklēšanas struktūrai uzticētajiem uzdevumiem. Bez tam tā darbojas neatkarīgi no valsts drošības iestādes, no Aģentūras un no jebkura dzelzceļu regulatora.

2. Izmeklēšanas struktūra savus uzdevumus veic neatkarīgi no citiem 1. punktā minētajiem subjektiem, un tai ir iespēja saņemt šim nolūkam vajadzīgos resursus. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, 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 struktūrai par 20. pantā minētajiem negadījumiem un starpgadījumiem, sniedzot pieejamo informāciju. Attiecīgos gadījumos šo paziņojumu atjaunina, tiklīdz kļūst pieejama jebkāda trūkstošā informācija.

Izmeklēšanas struktūra bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divos mēnešos pēc paziņojuma saņemšanas par negadījumu vai starpgadījumu lemj par to, vai sākt izmeklēšanu vai ne.

4. Izmeklēšanas struktūra uzdevumus, kas tai ir saskaņā ar šo direktīvu, var apvienot ar citām, ar dzelzceļa negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanu nesaistītām izmeklēšanas darbībām, ciktāl šādas citas izmeklēšanas neapdraud tās neatkarību.

5. Vajadzības gadījumā un ar noteikumu, ka tas neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību, kā paredzēts 1. punktā, izmeklēšanas struktūra var lūgt citu dalībvalstu izmeklēšanas struktūru vai Aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās inspekcijas, analīzes vai novērtējumus.

6. Dalībvalstis izmeklēšanas struktūrai var uzdot izmeklēt arī citus, 20. pantā neminētus dzelzceļa negadījumus un starpgadījumus.

7. Izmeklēšanas struktūras veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu nolūkā izstrādāt vienotas izmeklēšanas metodes, izveidot kopīgus principus, lai kontrolētu drošības ieteikumu ievērošanu, un pielāgoties zinātnes un tehnikas attīstībai.

Neskarot 1. punktu, Aģentūra šo uzdevumu veikšanā sniedz atbalstu izmeklēšanas struktūrām saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 38. panta 2. punktu.

Izmeklēšanas struktūras ar Aģentūras atbalstu saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 38. panta 2. punktu izveido salīdzinošas izvērtēšanas programmu, un visas izmeklēšanas struktūras tiek mudinātas tajā piedalīties, lai pārraudzītu to efektivitāti un neatkarību. Izmeklēšanas struktūras ar Regulas (ES) 2016/796 38. panta 2. punktā minētā sekretariāta atbalstu publicē:

- a) kopīgo salīdzinošas izvērtēšanas programmu un izvērtēšanas kritērijus; un
- b) gada ziņojumu par programmu, izceļot konstatētās stiprās puses un ierosinājumus uzlabojumiem.

Salīdzinošas izvērtēšanas ziņojumus sniedz visām izmeklēšanas struktūrām un Aģentūrai. Minētos ziņojumus publicē pēc brīvprātības principa.

23. pants

Izmeklēšanas procedūra

1. Negadījumu vai starpgadījumu, kas minēts 20. pantā, izmeklē tās dalībvalsts izmeklēšanas struktūra, kurā tas noticis. Ja nav iespējams noteikt, kurā dalībvalstī tas noticis, vai arī tas noticis uz robežbūves starp divām dalībvalstīm vai tās tiešā tuvumā, attiecīgās izmeklēšanas struktūras vienojas, kurai no tām jāveic izmeklēšana, vai vienojas izmeklēšanu veikt, savstarpēji sadarbojoties. Pirmajā gadījumā otras dalībvalsts izmeklēšanas struktūrai ir atļauts piedalīties izmeklēšanā un pilnībā izmantot tās rezultātus.

Izmeklēšanā vajadzības gadījumā uzaicina piedalīties citu dalībvalstu izmeklēšanas struktūras, ja:

- a) negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību un ir licencēts vienā no šīm dalībvalstīm; vai
- b) negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts ritekļis, kas reģistrēts vai kam veic apkopi vienā no šīm dalībvalstīm.

Uzaicināto dalībvalstu izmeklēšanas struktūrām piešķir pilnvaras, kas tām ir vajadzīgas, lai tās pēc pieprasījuma varētu piedalīties citas dalībvalsts izmeklēšanas struktūrai paredzēto pierādījumu vākšanā.

Uzaicināto dalībvalstu izmeklēšanas struktūrām piešķir piekļuvi informācijai un pierādījumiem, kas ir vajadzīgi, lai tās varētu efektīvi piedalīties izmeklēšanā, pienācīgi ņemot vērā valsts tiesību aktus saistībā ar tiesvedību.

Šis punkts neliedz dalībvalstīm vienoties, ka citos apstākļos attiecīgās struktūras veic izmeklēšanu, savstarpēji sadarbojoties.

2. Katram negadījumam vai starpgadījumam struktūra, kas ir atbildīga par tā izmeklēšanu, sagādā izmeklēšanas vajadzībām nepieciešamos līdzekļus, ko veido vajadzīgās ekspluatācijas un tehniskās ekspertīzes. Atkarībā no izmeklējamā negadījuma vai starpgadījuma rakstura var izmantot kompetentus izmeklēšanas struktūras ekspertus vai speciālistus ārpus tās.

3. Izmeklēšanu veic ar iespējami lielāku atklātumu tā, lai tiktu uzklautas visas puses un tās varētu kopīgi izmantot rezultātus. Iesaistītajam infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, valsts drošības iestādei, Aģentūrai, cietušajiem un to radniekiem, bojātās mantas īpašniekiem, ražotājiem, attiecīgajiem ārkārtas situāciju dienestiem, personāla un lietotāju pārstāvjiem dod iespējas sniegt attiecīgu tehnisko informāciju, lai uzlabotu izmeklēšanas ziņojuma kvalitāti. Izmeklēšanas struktūra ņem vērā arī pamatotas cietušo un viņu radnieku vajadzības un pastāvīgi informē viņus par izmeklēšanas gaitu.

4. Izmeklēšanas struktūra pārbaudes notikuma vietā beidz iespējami īsā laikā, lai infrastruktūras pārvaldītājs cik drīz vien iespējams varētu atjaunot infrastruktūru un atvērt to dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai.

24. pants

Ziņojumi

1. Par 20. pantā minēto negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanu sniedz ziņojumus formā, kura atbilst negadījuma vai starpgadījuma veidam un smagumam un izmeklēšanā iegūto rezultātu būtiskumam. Ziņojumos norāda 20. panta 1. punktā minētās izmeklēšanas mērķi, un attiecīgā gadījumā tie satur ieteikumus par drošību.

2. Izmeklēšanas struktūra iespējami īsā laikā un parasti ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc notikuma publisko izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu. Ja nobeiguma ziņojumu 12 mēnešos publiskot nav iespējams, izmeklēšanas struktūra sniedz starpposma paziņojumu vismaz katrā negadījuma gadadienā, tajā sīki izklāstot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti. Ziņojumu kopā ar ieteikumiem par drošību nosūta attiecīgajām personām, kas minētas 23. panta 3. punktā, un attiecīgajām struktūrām un personām citās dalībvalstīs.

Ņemot vērā izmeklēšanas struktūru gūto pieredzi, Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka ziņošanas struktūru, kas, cik vien iespējams, jāievēro negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos. Šajā ziņošanas struktūrā ietver šādus elementus:

- a) notikuma aprakstu un vispārīgu informāciju par to;
- b) izmeklēšanas un izziņas pierakstus, tostarp par drošības pārvaldības sistēmu, piemērotajiem noteikumiem, ritošā sastāva un tehnisko iekārtu darbību, cilvēkresursu organizāciju, ekspluatācijas sistēmas dokumentāciju un iepriekšējiem līdzīga rakstura notikumiem;

- c) analīzi un secinājumus saistībā ar notikuma cēloņiem, tostarp veicinošiem faktoriem, kas attiecas uz:
- darbībām, kuras veikušas iesaistās personas;
 - ritošā sastāva vai tehnisko iekārtu stāvokli;
 - personāla iemaņām, procedūrām un apkopi;
 - regulatīvā pamata nosacījumiem; un
 - drošības pārvaldības sistēmas izmantošanu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 28. panta 3. punktā.

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

25. pants

Aģentūrai sniedzamā informācija

- Septiņās dienās pēc lēmuma pieņemšanas par izmeklēšanas sākšanu izmeklēšanas struktūra par to informē Aģentūru. Informācijā norāda notikuma datumu, laiku un vietu, tā veidu un sekas attiecībā uz bojā gājušo un cietušo skaitu, kā arī materiālajiem zaudējumiem.
- Izmeklēšanas struktūra nosūta Aģentūrai 24. panta 2. punktā minētā nobeiguma ziņojuma eksemplāru un 24. panta 3. punktā minēto gada ziņojumu.

26. pants

Drošības ieteikumi

- Izmeklēšanas struktūras izdotie drošības ieteikumi nekādā gadījumā nerada vainas vai atbildības prezumpciju par negadījumu vai starpgadījumu.
- Ieteikumus adresē valsts drošības iestādei un gadījumos, kad tas vajadzīgs ieteikumu rakstura dēļ, Aģentūrai, citām attiecīgās dalībvalsts struktūrām vai iestādēm vai citām dalībvalstīm. Dalībvalstis, to valsts drošības iestādes un Aģentūra savas kompetences robežās veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas struktūru izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgos gadījumos rīkojas saskaņā ar tiem.
- Aģentūra, valsts drošības iestāde un citas iestādes vai struktūras vai attiecīgos gadījumos – citas dalībvalstis, kurām ieteikumi adresēti, periodiski ziņo izmeklēšanas struktūrai par attiecīgā ieteikuma sakarā veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem.

VI NODAĻA

PĀREJAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

27. pants

Deleģēšanas īstenošana

- Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
- Pilnvaras pieņemt 6. panta 6. punktā un 7. panta 6. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2016. gada 15. jūnija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
- Ir īpaši svarīgi, lai Komisija ievērotu savu parasto praksi un pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas rīkotu apspriešanās ar ekspertiem, tostarp ar dalībvalstu ekspertiem.

4. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt 6. panta 6. punktā un 7. panta 6. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā vienlaikus par to informē Eiropas Parlamentu un Padomi.

6. Saskaņā ar 6. panta 6. punktu un 7. panta 6. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas minēto laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

28. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas minēta Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 izpratnē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

29. pants

Ziņojums un Savienības turpmāka rīcība

1. Komisija līdz 2021. gada 16. jūnijam un pēc tam ik pēc pieciem gadiem iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu, īpaši nolūkā pārraudzīt vienoto drošības sertifikātu izdošanas pasākumu efektivitāti.

Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno priekšlikumus par Savienības turpmāku rīcību.

2. Aģentūra izvērtē drošības kultūras, tostarp ziņošanas par notikumiem, attīstību. Tā līdz 2024. gada 16. jūnijam iesniedz Komisijai ziņojumu, minot veicamos sistēmas uzlabojumus, ja tādi vajadzīgi. Komisija, pamatojoties uz šiem ieteikumiem, veic attiecīgus pasākumus un vajadzības gadījumā ierosina grozījumus šai direktīvai.

3. Līdz 2017. gada 16. decembrim Komisija sniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par darbībām, kas veiktas nolūkā sasniegt šādus mērķus:

- ražotāju pienākums ar drošības identifikācijas kodu marķēt drošībai būtiskos komponentus, kuri ir aprīti Eiropas dzelzceļa tīklos, nodrošinot, ka identifikācijas kods skaidri identificē komponentu, ražotāja nosaukumu un svarīgākos ražošanas datus;
- pilnīga drošībai būtisko komponentu izsekojamība, to apkopes darbību izsekojamība un to ekspluatācijas laika identifikācija; un
- minēto komponentu apkopes kopējo obligāto principu identifikācija.

30. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sankcijām, ko piemēro par tādu valsts noteikumu pārkāpšanu, kuri pieņemti, ievērojot šo direktīvu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tos izpilda. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām, nediskriminējošām un atturošām. Dalībvalstis ne vēlāk kā 33. panta 1. punktā noteiktajā dienā paziņo par minētajiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties informē to par visiem turpmākajiem grozījumiem, kas skar minētos noteikumus.

*31. pants***Pārejas noteikumi**

1. Direktīvas 2004/49/EK V pielikums ir spēkā līdz šīs direktīvas 24. panta 2. punktā minēto īstenošanas aktu piemērošanas dienai.
2. Neskarot šā panta 3. punktu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri jāsertificē laikposmā starp 2016. gada 15. jūniju un 2019. gada 16. jūniju, piemēro Direktīvu 2004/49/EK. Šādi drošības sertifikāti ir derīgi līdz to derīguma termiņa beigām.
3. Vēlākais no 2019. gada 16. jūnija Aģentūra, ievērojot 10. pantu, veic sertifikācijas uzdevumus attiecībā uz darbības telpām dalībvalstīs, kuras nav paziņojušas Aģentūrai vai Komisijai saskaņā ar 33. panta 2. punktu. Atkāpjoties no 10. panta, to dalībvalstu valsts drošības iestādes, kuras ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar 33. panta 2. punktu, līdz 2020. gada 16. jūnijam var turpināt izsniegt sertifikātus saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK.

*32. pants***Aģentūras ieteikumi un atzinumi**

Šīs direktīvas piemērošanai Aģentūra sniedz ieteikumus un atzinumus saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 13. pantu. Minētos ieteikumus un atzinumus var ņemt vērā, kad Savienība pieņem tiesību aktus, ievērojot šo direktīvu.

*33. pants***Transponēšana**

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2019. gada 16. jūnijam nodrošinātu atbilstību 2., 3., 4. pantam, 8. līdz 11. pantam, 12. panta 5. punktam, 15. panta 3. punktam, 16. līdz 19. pantam, 21. panta 2. punktam, 23. panta 3. un 7. punktam, 24. panta 2. punktam, 26. panta 3. punktam un II un III pielikumam. Dalībvalstīs minētos tiesību aktus bez kavēšanās dara zināmus Komisijai.
2. Dalībvalstis var pagarināt 1. punktā minēto transponēšanas laiku uz vēl vienu gadu. Minētajā nolūkā līdz 2018. gada 16. decembrim dalībvalstis, kurās 1. punktā minētajā transponēšanas laikposmā nestāsies spēkā normatīvie un administratīvie akti, par to paziņo Aģentūrai un Komisijai un norāda šāda pagarinājuma iemeslus.
3. Dalībvalstīm pieņemot minētos tiesību aktus, tajos iekļauj atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Tajos iekļauj arī paziņojumu, ka atsauces spēkā esošos normatīvajos un administratīvajos aktos uz direktīvu, ko atceļ ar šo direktīvu, uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce un kā formulējams šāds paziņojums.
4. Pienākums transponēt un īstenot šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijās nav izveidota dzelzceļa sistēma.

Tomēr, tiklīdz publisks vai privāts subjekts iesniedz oficiālu pieteikumu dzelzceļa līnijas izbūvei, kurā paredzēta viena vai vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbība, attiecīgās dalībvalstis pieņem pasākumus, ar kuriem īsteno šo direktīvu divos gados pēc pieteikuma saņemšanas.

*34. pants***Atcelšana**

Direktīvu 2004/49/EK, kas grozīta ar IV pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ no 2020. gada 16. jūnija, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz IV pielikuma B daļā norādītajiem termiņiem direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un to piemērošanai.

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

35. pants

Stāšanās spēkā

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

36. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2016. gada 11. maijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

I PIELIKUMS

KOPĪGIE DROŠĪBAS RĀDĪTĀJI

Kopīgos drošības rādītājus katru gadu paziņo valstu drošības iestādes.

Ja pēc pārskata iesniegšanas atklājas jauni fakti vai tiek konstatētas kļūdas, rādītājus par attiecīgo gadu valsts drošības iestāde groza vai labo pie pirmās izdevības, bet ne vēlāk kā nākamajā gada pārskatā.

Vienotas kopīgo drošības rādītāju definīcijas un metodes, lai aprēķinātu negadījumu radīto ekonomisko ietekmi, ir noteiktas šā pielikuma papildinājumā.

1. **Ar negadījumiem saistītie rādītāji**

1.1. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) smagu negadījumu skaits, tos iedalot šādi:

- vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli,
- vilciena sadursme ar šķēršļiem būvju tuvinājuma gabarītā,
- vilciena nobraukšana no sliedēm,
- negadījums uz pārbrauktuves, tostarp negadījums uz pārbrauktuves, kurā iesaistīti gājēji, un vēl sīkāks sadalījums ar piecu veidu pārbrauktuvēm, kas definētas 6.2. punktā,
- negadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, izņemot pašnāvības un pašnāvības mēģinājumus,
- ritošā sastāva ugunsgrēks,
- citi.

Par katru nozīmīgu negadījumu jāziņo pēc sākotnējā negadījuma veida, arī tad, ja sekundārā negadījuma 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 negadījumu veidiem, tās iedalot šādi:

- pasažieris (arī uz kopējo pasažierkilometru skaitu un pasažieru vilcienkilometriem),
- darbinieks vai darbuzņēmējs,
- pārbrauktuves lietotājs,
- piekļuves noteikumu pārkāpējs,
- cita persona uz perona,
- cita persona, kas nav uz perona.

2. **Ar bīstamām kravām saistītie rādītāji**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) tādu negadījumu skaits, kas saistīti ar bīstamu kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, tos iedalot šādi:

- negadījums, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa riteklis ar bīstamu kravu, kā definēts pielikuma papildinājumā,
- tādu negadījumu skaits, kurās notikušas bīstamas kravas noplūdes.

3. **Ar pašnāvībām saistītie rādītāji**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) pašnāvību un pašnāvības mēģinājumu skaits.

4. **Ar negadījumu prekursoriem saistītie rādītāji**

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) negadījumu prekursoru skaits, tos iedalot šādi:

- sliedes lūzums,
- sliežu izlocīšanās un citāda sliežu nobīde,
- bīstama signalizācijas atteice,

- garāmbraukšana aizliedzošajam signālam, pabraucot garām bīstamai vietai,
- garāmbraukšana aizliedzošajam signālam, nepabraucot garām bīstamai vietai,
- riteņa lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā,
- riteņa ass lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā.

Jāsniedz ziņas par visiem prekursoriem, arī par tiem, kas nebeidzas ar negadījumu. (Par prekursoru, kas beidzas ar nozīmīgu negadījumu, jāsniedz ziņas arī sadaļā par rādītājiem, kas saistīti ar prekursoriem; par prekursoru, kas nebeidzas ar nozīmīgu negadījumu, jāsniedz ziņas tikai sadaļā par rādītājiem, kas saistīti ar prekursoriem.)

5. Rādītāji negadījumu ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai

Kopējā un relatīvā (uz vilcienkilometriem) summa EUR:

- bojāgājušo un smagi ievainoto 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 negadījumu dēļ.

Valstu drošības iestādes sniedz pārskatu par nozīmīgu negadījumu ekonomisko ietekmi.

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

6. Rādītāji, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās ieviešanu

6.1. To sliežu ceļu daļa procentos, kuros darbojas vilcienu aizsardzības sistēmas (*TPS*), un to vilcienkilometru daļa procentos, kuros izmanto borta *TPS*, ja šīs sistēmas nodrošina:

- brīdināšanu,
- brīdināšanu un automātisku bremzēšanu,
- brīdināšanu un automātisku bremzēšanu, un diskrēto ātruma uzraudzību,
- brīdināšanu un automātisku bremzēšanu, un nepārtraukto ātruma uzraudzību.

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

- a) pasīva dzelzceļa pārbrauktuve;
- b) aktīva dzelzceļa pārbrauktuve:
 - i) manuāla;
 - ii) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu;
 - iii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību;
 - iv) ar dzelzceļa puses aizsardzību.

Papildinājums

Vienotas kopīgo drošības rādītāju definīcijas un metodes, lai aprēķinātu negadījumu radīto ekonomisko ietekmi**1. Ar negadījumiem saistītie rādītāji**

- 1.1. “Nozīmīgs negadījums” ir jebkurš negadījums, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa ritekļis kustībā un kura rezultātā vismaz viena persona ir gājusi bojā vai guvusi smagus miesas bojājumus vai kura rezultātā radīts nopietns kaitējums ritošajam sastāvam, sliežu ceļiem, citām iekārtām vai videi vai radušies būtiski satiksmes traucējumi, neskaitot negadījumus darbnīcās, noliktavās un depo.
- 1.2. “Nopietns kaitējums ritošajam sastāvam, sliežu ceļiem, citām iekārtām vai videi” ir EUR 150 000 vai lielāki zaudējumi.
- 1.3. “Būtiski satiksmes traucējumi” ir gadījumi, kad vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu ir apturēta sešas stundas vai ilgāk.
- 1.4. “Vilciens” ir viens vai vairāki dzelzceļa ritekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni vai viens atsevišķs motorvagonis, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam, ieskaitot rezerves lokomotīvi, t. i., lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati.
- 1.5. “Vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli” ir viena vilciena daļas sadursme ar cita vilciena vai ritekļa, vai manevru veicošā ritošā sastāva daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem.
- 1.6. “Vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā” ir sadursme starp vilciena daļu un objektiem, kas nostiprināti vai īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvē, ja tur tie nokrituši šķērsojošam transportlīdzeklim vai lietotājam), ieskaitot sadursmi ar gaisvadu kontakttīklu.
- 1.7. “Vilciena nobraukšana no sliedēm” ir katrs gadījums, kad vismaz viens vilciena ritenis nobrauc no sliedēm.
- 1.8. “Negadījums uz pārbrauktuves” ir tāds negadījums uz pārbrauktuves, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa ritekļis un viens vai vairāki pārbrauktuvi šķērsojoši transportlīdzekļi, citi pārbrauktuves lietotāji, piemēram, gājēji, vai citi objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tur tos pazaudējis transportlīdzeklis vai lietotājs, kas šķērso šo pārbrauktuvi.
- 1.9. “Negadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs” ir tāds negadījums, kurā vienu vai vairākus cilvēkus notriec dzelzceļa ritekļis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies priekšmets; šajā kategorijā ietver arī cilvēkus, kas izkrit no dzelzceļa ritekļiem, kā arī cilvēkus, kuri nokrīt vai kurus notriec nenostiprināti priekšmeti, tiem atrodoties ritekļī.
- 1.10. “Ritošā sastāva ugunsgrēks” ir ugunsgrēks vai sprādziens dzelzceļa ritekļī (arī tā kravā), kas izceļas tā kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, ieskaitot stāvēšanas laiku izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī ritošā sastāva šķirošanas darbību laikā.
- 1.11. “Cits (negadījums)” ir jebkurš negadījums, kas nav vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli, vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā, vilciena nobraukšana no sliedēm, negadījums uz pārbrauktuves, negadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, vai ritošā sastāva ugunsgrēks.
- 1.12. “Pasažieris” ir jebkura persona, izņemot vilciena apkalpes locekļus, kas veic braucienu pa dzelzceļu, ieskaitot pasažieri, kas cenšas iekāpt braucošā vilcienā vai no tā izkāpt – tikai negadījumu statistikā.
- 1.13. “Darbinieks vai darbuzņēmējs” ir jebkura persona, kuras nodarbinātība ir saistīta ar dzelzceļu un kas strādā negadījuma laikā, ieskaitot darbuzņēmēju personālu, pašnodarbinātos līgumslēdzējus, vilciena apkalpes locekļus un personas, kas apkalpo ritošo sastāvu un infrastruktūras iekārtas.
- 1.14. “Pārbrauktuves lietotājs” ir jebkura persona, kura izmanto pārbrauktuvi dzelzceļa līnijas šķērsošanai ar jebkādu transporta līdzekli vai kājām.
- 1.15. “Piekļuves noteikumu pārkāpējs” ir jebkura persona, kura atrodas dzelzceļa teritorijā vietās, kurās tai atrasties ir aizliegts, izņemot pārbrauktuves lietotāju.
- 1.16. “Cita persona pie perona” ir jebkura persona uz dzelzceļa perona, kas nav definēta kā “pasažieris”, “darbinieks vai darbuzņēmējs”, “pārbrauktuves lietotājs”, “cita persona, kas nav uz perona” vai “piekļuves noteikumu pārkāpējs”.

- 1.17. "Cita persona, kas nav uz perona" ir jebkura persona, kas nav uz dzelzceļa perona, kura nav definēta kā "pasažieris", "darbinieks vai darbuzņēmējs", "pārbrauktuves lietotājs", "cita persona pie perona" vai "piekļuves noteikumu pārkāpējs".
- 1.18. "Nāves gadījums (bojāgājušais)" ir jebkura persona, kas uzreiz gājusi bojā negadījumā vai tā rezultātā mirusi 30 dienās pēc tā, izņemot pašnāvniekus.
- 1.19. "Miesas bojājumi (smagus miesas bojājumus guvusi persona)" ir jebkura persona, kas guvusi miesas bojājumus un negadījuma rezultātā hospitalizēta ilgāk nekā 24 stundas, izņemot pašnāvību mēģinājumus.

2. **Ar bīstamām kravām saistītie rādītāji**

- 2.1. "Ar bīstamu kravu pārvadājumiem saistīts negadījums" ir jebkurš negadījums vai starpgadījums, kas jāpaziņo saskaņā ar RID ⁽¹⁾/ADR 1.8.5. iedaļu.
- 2.2. "Bīstamās kravas" ir vielas un priekšmeti, kuru pārvadājumi saskaņā ar RID ir aizliegti vai kurus pārvadāt ir atļauts, tikai ievērojot RID paredzētos noteikumus.

3. **Ar pašnāvībām saistītie rādītāji**

- 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.
- 3.2. "Pašnāvības mēģinājums" ir rīcība ar nodomu savainot sevi, kuras rezultātā rodas smagi miesas bojājumi.

4. **Ar negadījumu prekursoriem saistītie rādītāji**

- 4.1. "Slīdes lūzums" ir sliede, kas sadalījusies vismaz divos gabalos, vai sliede, no kuras atdalījies metāla gabals, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā.
- 4.2. "Sliežu izlocīšanās vai citāda sliežu nobīde" ir defekts, kas saistīts ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju, kuru dēļ sliežu ceļš ir jāslēdz vai nekavējoties jāierobežo atļautais kustības ātrums.
- 4.3. "Bīstama signalizācijas atteice" ir signalizācijas sistēmas tehniska atteice (infrastrukturai vai ritošajam sastāvam), kuras rezultātā signalizācijas informācija nav tik ierobežojoša, cik vajadzīgs.
- 4.4. "Garāmbraukšana aizliedzošajam signālam, pabraucot garām bīstamai vietai" ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību un pabrauc garām bīstamai vietai.
- 4.5. "Garāmbraukšana aizliedzošajam signālam, nepabraucot garām bīstamai vietai" ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību, bet nepabrauc garām bīstamajai vietai.

Neatļauta kustība, kas minēta 4.4. un 4.5. punktā, ir pabraukšana garām:

- iedegtam aizliedzošam gaismas signālam vai semaforam, kas uzstādīts sliežu ceļa malā, vai rīkojuma apstāties (STOP) ignorēšana gadījumos, kad nedarbojas vilciena aizsardzības sistēma (*Train Protection system, TPS*),
- TPS izdotas drošas kustības atļaujas beigām,
- punktam, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju,
- mazā luksofora apstāšanās signāliem (izņemot attura signālus) vai neautomātiski ieslēdzamiem signāliem.

Par bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem neuzskata gadījumus, kad aizliedzošam signālam pabrauc garām riteklis, kas nav piekabināts pie vilces vienības vai kas patvaļīgi atkabinajies un ripo bez vadītāja. Par tādiem neuzskata arī gadījumus, kad dažādu iemeslu dēļ laikus nav ieslēgts aizliedzošais signāls, tāpēc vadītājam nav iespējas apturēt vilcienu pirms signāla.

Valstu drošības iestādes var atsevišķi ziņot par šiem četriem neatļautas kustības rādītājiem, kas uzskaitīti šā punkta ievilkumos, un norāda vismaz apvienoto rādītāju ar datiem par visiem šiem četriem rādītājiem kopā.

- 4.6. "Riteņa lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā" ir lūzums, kas ietekmē riteni un rada negadījuma risku (nobraukšanu no slīdēm vai sadursmi).

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

- 4.7. "Riteņa ass lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā" ir lūzums, kas ietekmē asi un rada negadījuma risku (nobraukšanu no sliekšņa vai sadursmi).

5. **Kopējas metodoloģijas negadījumu ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai**

- 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, t. i., izmaksu vērtībām, 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 cietuši persona, ja negadījums nebūtu noticis.

Aprēķinot cietušo izmaksas, atsevišķi izskata nāves gadījumus un smagas traumas (atšķirīgi VPC par nāves gadījumiem un smagām traumām).

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

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

- aprēķini ir saistīti ar nāves gadījumu riska samazināšanas novērtējuma sistēmu transporta nozarē, un tajos ir ievērota WTP pieeja saskaņā ar noteiktajām preferenču metodēm,
- respondentu izlase, kuru izmanto vērtību noteikšanai, ir reprezentatīva attiecīgajai populācijai. Izlasei jo īpaši jāatbilst sadalījums pēc vecuma/ienākumu sadalījums, kā arī citi attiecīgi populāciju raksturojoši sociālekonomiskie un/vai demogrāfiskie rādītāji,
- metode WTP vērtību noteikšanai, proti, aptauja ir tāda, lai respondentiem uzdotie jautājumi būtu tiem skaidri/saprotami.

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

5.3. Definīcijas

- 5.3.1. "Videi nodarītā kaitējuma izmaksas" ir izmaksas bojātās teritorijas atjaunošanai stāvoklī, kādā tā bija pirms negadījuma, kuras jāsedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem un kuras novērtētas, pamatojoties uz viņu pieredzi.

- 5.3.2. "Ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas" ir izmaksas, kuras rodas, lai neatgriezeniski bojātā ritošā sastāva vai infrastruktūras vietā iegādātos jaunu ritošo sastāvu vai jaunu infrastruktūru, kam ir tādas pašas funkcijas un tehniskie raksturlielumi, un izmaksas, kuras rodas, lai remontējamu ritošo sastāvu vai infrastruktūru atjaunotu tāda stāvoklī, kādā tie bija pirms negadījuma, un kuras nosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji, pamatojoties uz savu pieredzi, tostarp arī izmaksas, kuras saistītas ar ritošā sastāva nomu, kas nepieciešama sakarā ar ritekļu trūkumu, jo tie ir bojāti.

- 5.3.3. "Ar negadījumiem saistīto satiksmes kavējumu izmaksas" ir dzelzceļa transporta lietotājiem (pasažieriem un kravu pārvadātājiem) ar negadījumiem saistīto satiksmes kavējumu radītās izmaksas naudas izteiksmē, kuras aprēķinātas šādi:

$VT = \text{braukšanas laika ietaupījuma vērtība naudas izteiksmē}$

Vilciena pasažiera laika (stundas) vērtība

$$VT_p = [\text{strādājošo pasažieru } VT] * [\text{strādājošo pasažieru procentuālā daļa vidēji gadā}] + [\text{nestrādājošo pasažieru } VT] * [\text{nestrādājošo pasažieru procentuālā daļa vidēji gadā}]$$

VT_p izsaka EUR vienam pasažierim vienā stundā.

"Strādājošs pasažieris" ir pasažieris, kurš brauc saistībā ar savu profesionālo darbību, izņemot pārvietošanos starp dzīvesvietu un darbavietu.

Kravas vilciena laika (stundas) vērtība

$$VT_f = [\text{kravas vilcienu } VT] * [(\text{tonnkilometri}) / (\text{vilcienkilometri})]$$

VT_f izsaka EUR uz vienu tonnu kravas vienā stundā.

Vidējais kravu daudzums tonnās, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = (tonnkilometri)/(vilcienkilometri).

$CM = \text{vilciena vienas kavēšanās minūtes izmaksas}$

Pasažieru vilciens

$CM_p = K1 \cdot (VT_p/60) \cdot [(pasažierkilometri)/(vilcienkilometri)]$

Vidējais pasažieru skaits, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = (pasažierkilometri)/(vilcienkilometri).

Kravas vilciens

$CM_F = K2 \cdot (VT_F/60)$

Koeficienti K1 un K2 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.

Negadījuma izraisīto kavējumu izmaksas = $CM_p \cdot (\text{pasažieru vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs}) + CM_F \cdot (\text{kravas vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs})$.

Modeļa darbības joma

Kavējumu izmaksas nozīmīgiem negadījumiem jāaprēķina šādi:

- faktiskā vilcienu kavēšanās dzelzceļa līnijās, kurās notikuši negadījumi, kā aprēķināts galapunkta stacijā,
- faktiskā vilcienu kavēšanās vai, ja to nav iespējams noteikt, aprēķinātā kavēšanās citās ietekmētajās dzelzceļa līnijās.

6. Rādītāji, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās ieviešanu

6.1. "Vilciena aizsardzības sistēma (TPS)" ir sistēma, kas nodrošina signālu un ātruma ierobežojumu ievērošanu.

6.2. "Borta sistēmas" ir sistēmas, kas palīdz mašīnistam ievērot lauka signalizāciju un kabīnē iebūvēto signalizāciju un tādējādi nodrošina aizsardzību bīstamos punktos un ātruma ierobežojumu izpildi. Borta TPS tiek aprakstītas šādi:

- a) brīdināšana – automātiski brīdina mašīnistu;
- b) brīdināšana un automātiska bremzēšana – automātiski brīdina mašīnistu un automātiski bremzē, pabraucot garām aizliedzošajam signālam;
- c) brīdināšana un automātiska bremzēšana, un diskrēta ātruma uzraudzība – aizsargā bīstamās vietās, un "diskrēta ātruma uzraudzība" ir ātruma uzraudzība konkrētās vietās ("ātruma slazdi"), tuvojoties signālam;
- d) brīdināšana un automātiska bremzēšana, un nepārtraukta ātruma uzraudzība – aizsargā bīstamās vietās un nepārtraukti uzrauga līnijas ātruma ierobežojumus, un "nepārtraukta ātruma uzraudzība" ir maksimālā atļautā mērķātruma nepārtraukta uzrāde un izpilde visos līnijas posmos.

Tipu d) uzskata par automātisko vilciena aizsardzības (ATP) sistēmu.

6.3. "Pārbrauktuve" ir ceļa vai pārejas un sliežu ceļa krustojums, ko par tādu atzīst infrastruktūras pārvaldītājs un kas ir atvērts publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Par pārbrauktuvē neuzskata pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam.

6.4. "Ceļš" dzelzceļa negadījumu statistikas vajadzībām ir publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai autostrāde, ieskaitot blakusesošās ietves un riteņbraucēju celiņus.

6.5. "Pāreja" ir ietve vai brauktuve, kura nav ceļš un pa kuru ir paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai.

6.6. "Pasīvā pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kurai netiek ieslēgta nekāda veida brīdinājuma vai aizsardzības sistēma laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

6.7. "Aktīvā pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kur pārbrauktuves lietotāji ir aizsargāti no vilciena, kas tuvojas, vai tiek par to brīdināti ar ierīcēm, ko aktivizē laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

— Aizsardzība ar fizisku ierīču izmantošanu ietver:

- nolaižamas pusbarjeras vai barjeras,
- aizveramas barjeras.

— Brīdinājumi uz pārbrauktuvēm, izmantojot stacionāras iekārtas:

- vizuālas ierīces: gaismas signālus,
- skaņas ierīces: zvanus, taures, pīkstuļus u. c.

Aktīvās dzelzceļa pārbrauktuves klasificē šādi:

- a) manuāla – pārbrauktuve, kurā lietotāja puses aizsardzību vai brīdinājuma iekārtas manuāli aktivizē dzelzceļa darbinieks;
- b) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu – pārbrauktuve, kur lietotāja puses brīdināšanu aktivizē vilciens, kas tuvojas;
- c) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību – pārbrauktuve, kur lietotāja puses aizsardzību aktivizē vilciens, kas tuvojas. Te ietilpst dzelzceļa pārbrauktuves ar lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;
- d) ar dzelzceļa puses aizsardzību – pārbrauktuve, kur signāls vai cita vilciena aizsardzības sistēma ļauj vilcienam turpināt ceļu tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir pilnīga lietotāja puses aizsardzība un tā ir neaizņemta.

7. Diferenciācijas bāzu definīcijas

- 7.1. “Vilcienkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka vilciena nobraukumu viena kilometra attālumā. Izmantotais attālums ir faktiski nobrauktais attālums, vai izmanto tīkla standarta attālumu no maršruta sākuma līdz galapunktam. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.
 - 7.2. “Pasažierkilometrs” ir mērvienība, kas izsaka viena pasažiera pārvadājumu pa dzelzceļu viena kilometra attālumā. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.
 - 7.3. “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.
 - 7.4. “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.
-

II PIELIKUMS

VALSTS DROŠĪBAS NOTEIKUMU PAZIŅOŠANA

Valstu drošības noteikumi, kas paziņoti saskaņā ar 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu, ietver:

1. noteikumus par esošiem valsts drošības mērķiem un drošības metodēm;
 2. noteikumus par prasībām attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmām un drošības sertifikāciju;
 3. vienotus ekspluatācijas noteikumus dzelzceļa tīklā, uz ko vēl neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, tostarp noteikumus, kas attiecas uz signalizācijas un kustības vadības sistēmu;
 4. noteikumus, kuros paredzētas prasības attiecībā uz papildu iekšējiem ekspluatācijas noteikumiem (uzņēmuma noteikumiem), kas jāpieņem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;
 5. noteikumus par prasībām attiecībā uz personālu, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, tostarp personāla atlases kritērijiem, veselības stāvokli, profesionālo apmācību un sertifikāciju, ciktāl šie jautājumi jau nav noteikti savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās;
 6. noteikumus par negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanu.
-

III PIELIKUMS

Prasības un novērtēšanas kritēriji organizācijām, kas iesniedz pieteikumu ECM sertifikātam vai sertifikātam saistībā ar apkopes funkcijām, kuras par apkopi atbildīgā struktūrvienība uzticējusi ārpalpojumu sniedzējiem

Organizācijas vadībai jābūt dokumentētai visās attiecīgajās daļās, un jo īpaši jāapraksta pienākumu sadalījums organizācijā un attiecībā uz apakšuzņēmējiem. Tajā parāda, kā tiek nodrošināta kontrole dažādos vadības līmeņos, kā tiek iesaistīts visu līmeņu personāls un tā pārstāvji un kā tiek nodrošināta pastāvīga pilnveidošana.

Par apkopi atbildīgās struktūrvienības (ECM) četrām funkcijām piemēro turpmāk minētās pamatprasības, kuras organizācijai jāizpilda pašai vai šajā sakarā noslēdzot līgumus.

1. Vadība – apņemšanās izstrādāt un ieviest organizācijas apkopes sistēmu un pastāvīgi uzlabot tās efektivitāti.
2. Riska izvērtēšana – strukturēta pieeja ar rīcekļu apkopi saistīto risku novērtēšanai, tostarp to risku, kas tieši rodas darbības procesos un citu organizāciju vai personu darbību rezultātā, kā arī strukturēta pieeja atbilstīgu riska kontroles pasākumu noteikšanai.
3. Pārraudzība – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu, ka riska kontroles pasākumi ir ieviesti, darbojas pareizi un sekmē organizācijas mērķu sasniegšanu.
4. Nepārtraukta pilnveidošana – strukturēta pieeja, lai analizētu informāciju, kas iegūta, veicot regulāru pārraudzību un revīziju vai no citiem būtiskiem avotiem, un lai izmantotu iegūtos rezultātus nolūkā mācīties un ieviest preventīvus vai korektīvus pasākumus, lai saglabātu vai uzlabotu drošības līmeni.
5. Struktūra un atbildība – strukturēta pieeja personu un personu grupu atbildības noteikšanai, lai nodrošinātu organizācijas drošības mērķu īstenošanu.
6. Kompetences pārvaldība – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu, ka darbiniekiem ir nepieciešamā kompetence, lai jebkuros apstākļos droši, efektīvi un produktīvi sasniegtu organizācijas mērķus.
7. Informācija – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu, ka personām, kas izdara vērtējumus un pieņem lēmumus visos organizācijas līmeņos, ir pieejama svarīga informācija, un lai nodrošinātu to, ka informācija ir pilnīga un atbilstīga.
8. Dokumentācija – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu visas attiecīgās informācijas izsekojamību.
9. Līgumu slēgšana – strukturēta pieeja nolūkā nodrošināt, ka apakšuzņēmējiem uzticētās funkcijas tiek atbilstīgi pārvaldītas, lai sasniegtu organizācijas mērķus, un ka tiek ievērotas visas kompetences un prasības.
10. Apkopes darbības – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu:
 - ka tiek identificētas un pareizi pārvaldītas visas tās apkopes darbības, kas ietekmē drošību un drošībai būtiskus komponentus, un ka visas izmaiņas, kuras nepieciešamas saistībā ar minētajām apkopes darbībām un kuras ietekmē drošību, tiek identificētas, pienācīgi pārvaldītas, pamatojoties uz gūto pieredzi un kopīgo drošības metožu riska izvērtēšanai izmantošanu saskaņā ar 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, un pienācīgi dokumentētas,
 - atbilstību ar savstarpēju izmantojamību saistītajām pamatprasībām,
 - apkopes iekārtu, aprīkojuma un instrumentu, kas īpaši izstrādāti un nepieciešami apkopes veikšanai, izmantošanu un pārbaudi,
 - ar rīcekli saistītās sākotnējās dokumentācijas analīzi nolūkā sagatavot pirmo apkopes dokumentāciju un lai nodrošinātu tās pareizu īstenošanu apkopes pasūtījumu attīstībā,
 - to, ka komponenti (tostarp rezerves daļas) un materiāli tiek izmantoti tā, kā norādīts apkopes pasūtījumos un piegādātāja dokumentācijā; tos uzglabā, ar tiem rīkojas un tos pārvadā atbilstīgā veidā, kā norādīts apkopes pasūtījumos un piegādātāja dokumentācijā, un tie atbilst attiecīgajiem valsts un starptautiskajiem noteikumiem, kā arī attiecīgo apkopes pasūtījumu prasībām,

- to, ka tiek noteiktas, identificētas, sagādātas, reģistrētas un darītas pieejamas piemērotas un atbilstīgas iekārtas, aprīkojums un instrumenti, lai apkopes pakalpojumus varētu sniegt saskaņā ar apkopes pasūtījumiem un citām piemērojamām specifikācijām, nodrošinot drošu apkopes veikšanu, ergonomiku un veselības aizsardzību,
- to, ka organizācijai ir procesi, lai nodrošinātu, ka tās mērīšanas iekārtas, visas ierīces, iekārtas un instrumenti tiek pareizi izmantoti, kalibrēti, glabāti un uzturēti atbilstīgi dokumentētiem procesiem.

11. Kontroles darbības – strukturēta pieeja, lai nodrošinātu:

- to, ka riteklī tiek laikus izņemti no ekspluatācijas saistībā ar plānotu, nosacījumbalstīto vai koriģējošo apkopi vai ja ir identificēti defekti vai citas vajadzības,
 - nepieciešamos kvalitātes kontroles pasākumus,
 - to, ka apkopes uzdevumi tiek veikti saskaņā ar apkopes pasūtījumiem, un lai izsniegtu paziņojumu par nodošanu ekspluatācijā pēc apkopes, kurā ietverti iespējamie izmantošanas ierobežojumi,
 - to, ka tiek ziņots par iespējamu neatbilstības gadījumu pārvaldības sistēmas piemērošanā, kas varētu izraisīt negadījumus, starpgadījumus, gandrīz notikušus negadījumus vai citus bīstamus notikumus, ka tas tiek izmeklēts un analizēts un ka tiek veikti nepieciešamie profilaktiskie pasākumi atbilstīgi ar pārraudzību saistītajai kopīgajai drošības metodei, kura paredzēta 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā,
 - atkārtotu iekšējo revīziju veikšanu un pārraudzības procesu atbilstīgi ar pārraudzību saistītajai kopīgajai drošības metodei, kura paredzēta 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā.
-

IV PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltā direktīva ar tās secīgo grozījumu sarakstu

(minēti 34. 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/EK	(OV L 345, 23.12.2008., 62. lpp.)
Komisijas Direktīva 2009/149/EK	(OV L 313, 28.11.2009., 65. lpp.)
Kļūdu labojums, 2004/49/EK	(OV L 220, 21.6.2004., 16. lpp.)
Komisijas Direktīva 2014/88/ES	(OV L 201, 10.7.2014., 9. lpp.)

B DAĻA

Termiņi transponēšanai valsts tiesību aktos

(minēti 34. 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
Komisijas Direktīva 2009/149/EK	2010. gada 18. jūnijs
Komisijas Direktīva 2014/88/ES	2015. gada 30. jūlijs

V 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
11. pants	12. pants
12. pants	-
13. pants	13. pants
14.a panta 1. līdz 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
28. pants	-
29. pants	-
30. pants	-
31. pants	29. pants
32. pants	30. pants
-	31. pants
-	32. pants
33. pants	33. pants

Direktīva 2004/49/EK	Šī direktīva
-	34. pants
34. pants	35. pants
35. pants	36. pants
I pielikums	I pielikums
II pielikums	II pielikums
III pielikums	-
IV pielikums	-
V pielikums	-
-	III pielikums

Komisijas paziņojums par skaidrojošiem dokumentiem

Komisija atgādina, ka Eiropas Parlaments, Padome un Komisija 2011. gada 27. oktobra kopīgajā politiskajā deklarācijā par skaidrojošiem dokumentiem atzina, ka informācijai, ko dalībvalstis sniedz Komisijai attiecībā uz direktīvu transponēšanu valsts tiesību aktos, "ir jābūt skaidrai un precīzai", lai atvieglotu Komisijai tās uzdevuma izpildi – pārraudzīt Savienības tiesību aktu piemērošanu. Šajā gadījumā skaidrojošie dokumenti varētu būt bijuši lietderīgi šim nolūkam. Komisija pauž nožēlu, ka teksta galīgajā redakcijā nav paredzēti attiecīgi noteikumi.
