IETEIKUMI

KOMISIJAS IETEIKUMS

(2014. gada 5. decembris)

par jautājumiem, kas saistīti ar strukturālo apakšsistēmu un ritekļu nodošanu ekspluatācijā un izmantošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK un Direktīvu 2004/49/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2014/897/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK ([1]) 30. panta 1. punktu Komisija var iesniegt komitejai, kas minēta tās pašas direktīvas 29. pantā, jebkuru jautājumu, kurš saistīts ar minētās direktīvas īstenošanu.

(2) Kopš 2005. gada Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk tekstā "Aģentūra") ir veikusi vairākus pasākumus, lai veicinātu integrētas, drošas un savstarpēji izmantojamas ES dzelzceļu sistēmas izveidi. Pēc Direktīvas 2008/57/EK pieņemšanas Aģentūra ir regulāri organizējusi sanāksmes, kurās piedalījās ieinteresētās personas un valstu drošības iestādes un kurās uzmanība tika pievērsta jautājumam par dzelzceļa ritekļu savstarpēju atzīšanu, t. i., dzelzceļa ritekļu ekspluatācijas atļauju savstarpēju atzīšanu. Šīs sanāksmes ir parādījušas, ka ir dažāda izpratne par strukturālo apakšsistēmu un ritekļu ekspluatācijas atļaujām, kas paredzētas minētās direktīvas IV un V nodaļā.

(3) Nevienāda izpratne var novest pie tā, ka dalībvalstis ar valstu īstenošanas noteikumiem prasības piemēros atšķirīgi, palielinot grūtības, ar ko saskaras ražotāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Turklāt vienota izpratne par strukturālo apakšsistēmu un ritekļu nodošanu ekspluatācijā ir vajadzīga, lai nodrošinātu konsekvenci starp dažādajiem Aģentūras izdotajiem ieteikumiem attiecībā uz vairākiem uzdevumiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/49/EK ([2]) un Direktīvā 2008/57/EK.

(4) Komisija pieņēma Ieteikumu 2011/217/ES ([3]). Minētā ieteikuma mērķis bija precizēt strukturālo apakšsistēmu un ritekļu ekspluatācijas atļauju piešķiršanas procedūras, kas noteiktas Direktīvā 2008/57/EK.

(5) Lai apspriestu un analizētu jautājumus, kas radušies pēc Ieteikuma 2011/217/ES pieņemšanas attiecībā uz strukturālo apakšsistēmu un ritekļu nodošanu ekspluatācijā, Komisija 2011. gadā izveidoja darba grupu jautājumā par atļauju piešķiršanu ritekļiem. Minētās darba grupas nobeiguma ziņojums tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2012. gada jūlijā.

(6) Komisija 2013. gada 30. janvārī pieņēma tiesību aktu priekšlikumus ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes izveidei. Minētajos priekšlikumos ir ņemts vērā iepriekš minētās darba grupas veikums, un tajos ir paredzēts uzlabots ritekļu un apakšsistēmu apstiprināšanas process. Šajā ieteikumā sniegtie skaidrojumi ir vajadzīgi, lai optimizētu pašreizējā tiesiskā regulējuma īstenošanu.

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

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

([3]) Komisija 2011. gada 29. marta Ieteikums 2011/217/ES par atļauju nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas un ritekļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 95, 8.4.2011., 1. lpp.).

(7) Tāpēc ir jāpaplašina Ieteikuma 2011/217/ES tvērums, lai aptvertu citus aspektus, kas saistīti ar atļauju piešķiršanas procesu, un skaidrotu šādus jautājumus:

— saistība starp pamatprasībām, savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS) un valstu noteikumiem,

— kopīgo drošības metožu izmantošana atļauju piešķiršanai,

— SITS un valstu noteikumu integritāte,

— verifikācijas pārbaudes, kas neietilpst ekspluatācijas atļaujas tvērumā,

— testēšana,

— ražotāja vai līgumslēdzēja verifikācijas deklarācija,

— savstarpēja atzīšana,

— tehniskā dokumentācija,

— lomas un pienākumi pirms un pēc atļaujas piešķiršanas, kā arī atļaujas piešķiršanas laikā,

— drošības pārvaldības sistēmas loma un

— pārveidojumu pārvaldība.

(8) Skaidrības un vienkāršības labad Ieteikumu 2011/217/ES ir vēlams aizstāt ar šo ieteikumu.

(9) Apspriedusies ar komiteju, kas minēta Direktīvas 2008/57/EK 29. pantā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

1. Dalībvalstīm jānodrošina, ka valstu drošības iestādes, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, novērtēšanas iestādes, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras, ražotāji, ekspluatācijas atļaujas pieteikuma iesniedzēji un citas personas, kas iesaistītas strukturālo apakšsistēmu un ritekļu ekspluatācijas atļauju piešķiršanā un to izmantošanā, ir iepazinušies ar principiem un pamatnostādnēm, kas izklāstītas 2.–116. ieteikumā, un ņem tos vērā.

DEFINĪCIJAS

2. Šajā ieteikumā jāpiemēro Direktīvā 2008/57/EK un Direktīvā 2004/49/EK noteiktās definīcijas. Termini "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums", "infrastruktūras pārvaldītājs", "ritekļu turētājs" un "par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra" ir izmantoti, par pamatu ņemot lomu un pienākumus, kas noteikti Direktīvas 2004/49/EK 3. un 4. pantā. Jebkura persona, kas pilda kādu no minētajos pantos norādītajām lomām, var pildīt arī citu lomu (piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs var būt arī ritekļu turētājs). Jāpiemēro arī šādas definīcijas:

a) "paredzētais ekspluatācijas stāvoklis" ir parastais darbības režīms un paredzams traucēts ekspluatācijas režīms (tostarp nodilums), kas atbilst tehniskajā dokumentācijā un tehniskās apkopes dokumentācijā norādītajam diapazonam un nosacījumiem. Tas aptver visus nosacījumus, atbilstoši kuriem paredzēts ekspluatēt apakšsistēmu, un tās tehniskos ierobežojumus;

b) "galvenie raksturlielumi" ir apakšsistēmas raksturlielumi, kas noteikti tipa vai projekta pārbaudes sertifikātā;

c) "droša integrēšana" ir darbība, ar kuru nodrošina, ka elementa (piemēram, jauna ritekļu tipa, tīkla projekta, apakšsistēmas, daļas, sastāvdaļas, komponenta, programmatūras, procedūras, organizācijas) iekļaušana lielākā sistēmā nerada nepieļaujamu apdraudējumu galarezultātā izveidotajai sistēmai;

d) "tehniskās savietojamības ar tīklu noteikšana" ir to ritekļa tipa parametru verifikācija, kuri attiecas uz tehnisko savietojamību ar konkrēto tīklu un attiecīgā gadījumā atbilstību šim tīklam norādītajām robežvērtībām, un attiecīgo datu dokumentēšana tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai; parametri ietver fiziskos raksturlielumus un funkcijas; verifikācija jāveic atbilstīgi konkrētajam tīklam piemērojamajiem noteikumiem;

e) "tehniskā savietojamība" ir divu vai vairāku strukturālo apakšsistēmu vai to daļu (abos gadījumos jābūt vismaz vienai kopējai saskarnei) spēja sadarboties citai ar citu, saglabājot savu individuālo paredzēto ekspluatācijas stāvokli un paredzēto veiktspējas līmeni;

f) "novērtēšanas iestāde" ir paziņotā iestāde, atbildīgā iestāde vai riska novērtēšanas iestāde;

g) "paziņotā iestāde" ir iestāde, kas definēta Direktīvas 2008/57/EK 2. panta j) punktā;

h) "atbildīgā iestāde" ir iestāde, kuru dalībvalsts izraudzījusies saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu un kuras uzdevums ir verificēt apakšsistēmas atbilstību valsts noteikumiem;

i) "riska novērtēšanas iestāde" ir iestāde, kas definēta Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 ([1]) 3. panta 14. punktā;

j) ""EK" verifikācijas deklarācija" attiecībā uz apakšsistēmu ir "EK" verifikācijas deklarācija, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu un V pielikumu un ar ko deklarē, ka apakšsistēma atbilst prasībām attiecīgajos Eiropas tiesību aktos, tostarp jebkādos valstu noteikumos, kurus izmanto, lai īstenotu Direktīvas 2008/57/EK pamatprasības;

k) "tīkla projekts" ir projekts par tādu jaunu, atjaunotu vai modernizētu stacionāro iekārtu nodošanu ekspluatācijā, kuras veido vairāk nekā viena strukturālā apakšsistēma;

l) "tīkla raksturlielumi" ir tīkla raksturlielumi, kas aprakstīti SITS un attiecīgā gadījumā valstu noteikumos;

m) "tehniskā dokumentācija, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai" ir visi dokumenti, ko apkopojis pieteikuma iesniedzējs un kas attiecībā uz apakšsistēmu prasīti visos piemērojamajos ES tiesību aktos;

n) "atļaujas saņemšanai iesniegtā dokumentācija" ir dokumentācija, ko pieteikuma iesniedzējs iesniedz valsts drošības iestādei, iesniedzot atļaujas pieteikumu;

o) "pieteikuma iesniedzējs" ir Direktīvas 2008/57/EK 18. pantā noteiktās "EK" verifikācijas deklarācijas parakstītājs, kurš lūdz apakšsistēmas ekspluatācijas atļauju. Ja saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. pantu ir nepieciešama riska novērtēšanas kopīgā drošība metode (RN KDM), priekšlikuma iesniedzēja loma saskaņā ar RN KDM jāuzņemas atļaujas pieteikuma iesniedzējam.

p) "ritekļa/tīkla projekta atļaujas pieteikuma iesniedzējs" ir struktūrvienība, kas lūdz atļauju attiecīgi ritekļa vai tīkla projekta nodošanai ekspluatācijā. Ja saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. pantu ir nepieciešama RN KDM, priekšlikuma iesniedzēja loma saskaņā ar RN KDM jāuzņemas atļaujas pieteikuma iesniedzējam.

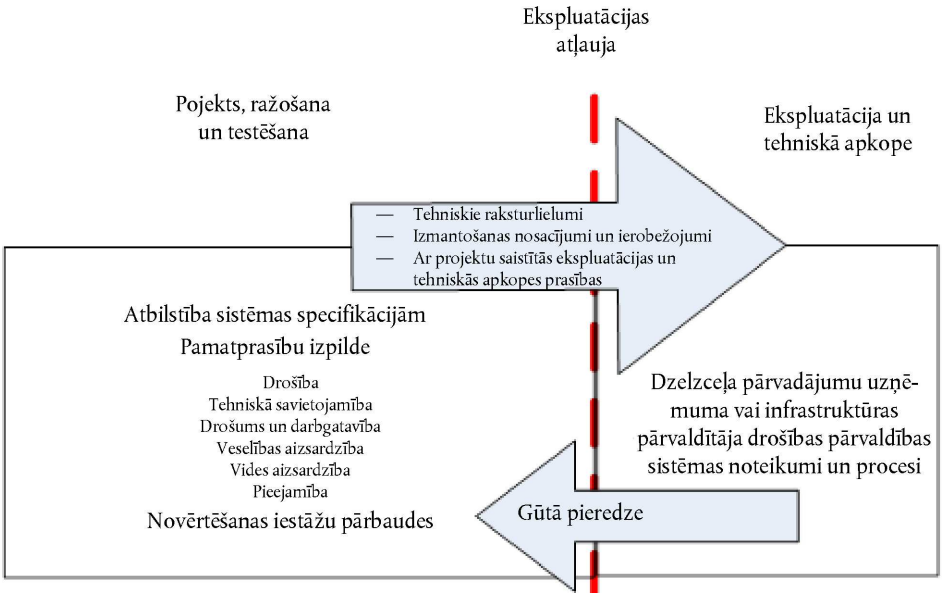
APAKŠSISTĒMU EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJA

3. Apakšsistēmas ekspluatācijas atļauja ir dalībvalsts atzinums par to, ka pieteikuma iesniedzējs, kurš iesniedzis pieteikumu par konkrēto apakšsistēmu, ir apliecinājis, ka, iekļaujot šo apakšsistēmu dzelzceļu sistēmā, tā savā paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī atbildīs visām Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām ([2]). Saskaņā ar minētās

([1]) Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu (OV L 121, 3.5.2013., 11. lpp.).

([2]) Dzelzceļu sistēmas pamatprasības ir noteiktas Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā (3. panta 1. punkts). Šīs prasības ir raksturīgas dzelzceļa nozarei. Dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām, savstarpējas izmantojamības komponentiem un visām saskarnēm jāatbilst pamatprasībām (4. panta 1. punkts). Atbilstība pamatprasībām ir priekšnoteikums strukturālas apakšsistēmas nodošanai ekspluatācijā. Atbilstība Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām neskar citu ES noteikumu piemērošanu (3. panta 2. punkts).

direktīvas 17. panta 1. punktu to piešķir "EK" verifikācijas deklarācijas formā. Diagrammā apkopotas darbības, ko veic pirms un pēc strukturālās apakšsistēmas ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas.



RITEKĻA EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJA UN RITEKĻA TIPA APSTIPRINĀJUMS

4. Atļaujas piešķiršanas vajadzībām ritekli veido ritošā sastāva apakšsistēma un attiecīgā gadījumā vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma. Ritekļa tipa apstiprinājums vai individuāla ritekļa ekspluatācijas atļauja ir kopējs apstiprinājums vai atļauja, kas attiecas uz to/tām apakšsistēmu(-ām), kura/kuras veido ritekli.

5. Prasības, kas izriet no funkcionālajām apakšsistēmām un kas ietekmē ritekļa paredzēto ekspluatācijas stāvokli (tostarp, piemēram, veiktspējas prasības), ir izklāstītas attiecīgajās strukturālajās SITS vai, ja tas atļauts ar Direktīvu 2008/57/EK, valstu noteikumos (piemēram, B klases vilcienu vadības un signalizācijas (*CCS*) sistēmas).

6. Tā kā ritekļi sastāv no vienas vai vairākām apakšsistēmām, Direktīvas 2008/57/EK IV nodaļas noteikumus, kuri attiecas uz apakšsistēmām, piemēro attiecīgajām ritekļa vai ritekļa tipa apakšsistēmām, neskarot citus V nodaļā izklāstītos noteikumus.

7. Atļaujām vai apstiprinājumiem, kas attiecas uz ritekļiem, kurus veido vairāk nekā viena apakšsistēma, ritekļa ekspluatācijas atļaujas vai ritekļa tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniedzējs abu apakšsistēmu "EK" verifikācijas deklarācijas var apvienot vienā "EK" verifikācijas deklarācijā, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK V pielikumā, lai pierādītu, ka pēc integrēšanas dzelzceļu sistēmā šā tipa ritekļi kopumā to paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī atbildīs attiecīgo Eiropas tiesību aktu prasībām, tostarp Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām.

8. Ja ir izpildīti Direktīvas 2008/57/EK nosacījumi, vienam ritekļa tipa apstiprinājumam vai individuālu ritekļu ekspluatācijas atļaujai jādarbojas visā ES dzelzceļu tīklā. Tas attiecas, piemēram, uz gadījumu, kad SITS atbilstīgam riteklim vai ritekļa tipam piešķir attiecīgi atļauju vai apstiprinājumu ar nosacījumu, ka to ir paredzēts izmantot tikai SITS atbilstīgā tīklā (bet tikai tad, ja attiecīgajās SITS, kuras piemērotas attiecīgajām atļaujām vai apstiprinājumiem, nav iekļauti atklātie punkti un īpaši gadījumi attiecībā uz tīkla un ritekļa savietojamību).

9. Procedūras ritekļu tipu apstiprinājumu un individuālu ritekļu ekspluatācijas atļauju piešķiršanai ir saskaņotas, un tajās ir paredzēti skaidri pasākumi, kuriem noteikti izpildes termiņi.

10. Noteikumiem, kas piemērojami ritekļu ekspluatācijas atļauju un ritekļu tipu apstiprinājumu piešķiršanai, jābūt nemainīgiem, pārredzamiem un nediskriminējošiem. Šiem noteikumiem jābūt vai nu SITS, vai, ja tas atļauts Direktīvā 2008/57/EK, valstu noteikumiem, kas paziņoti Komisijai un pieejami Komisijas izveidotā datubāzē. No SITS pieņemšanas brīža dalībvalstīm nevajadzētu pieņemt valsts noteikumus saistībā ar ražojumiem vai

apakšsistēmas daļām, uz ko attiecas konkrētās SITS (izņēmums ir aspekti, kas norādīti kā "atklātie punkti"). Attiecībā uz SITS neatbilstīgiem ritekļiem un ritekļu tipiem pēc iespējas jāpiemēro savstarpējas atzīšanas princips, lai novērstu nevajadzīgas prasības un liekas verifikācijas pārbaudes, ja vien tās nav absolūti nepieciešamas, lai pārbaudītu šāda tipa ritekļa tehnisko savietojamību ar attiecīgo tīklu.

11. Ritekļu atļaujās vai apstiprinājumos jānorāda ritekļu paredzētā ekspluatācijas stāvokļa tehniskie raksturlielumi, tostarp izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi, un tajās jānorāda to/tās dalībvalsts(-u) tīkli ([1]), attiecībā uz kuriem šā tipa ritekļi ir apstiprināti. Tehniskajiem raksturlielumiem, kas minēti atļaujā vai apstiprinājumā, jābūt:

— ražotāju vai līgumslēdzēju paziņotiem, kuri tos paziņojuši, pildot ritekļa atļaujas vai ritekļa tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniedzēja lomu,

— novērtēšanas iestāžu verificētiem un sertificētiem un

— dokumentētiem tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai.

12. Tehniskie raksturlielumi, kas minēti 11. ieteikumā, ir tādi paši ikvienam tā paša ritekļa tipa individuālam riteklim.

13. Ne tipa apstiprinājumam, ne individuāla ritekļa ekspluatācijas atļaujai nevajadzētu būt saistītai ar kādu konkrētu maršrutu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, turētāju vai par tehnisko apkopi atbildīgo struktūru (TAAS).

14. Lai nodrošinātu, ka nav nepieciešams apstiprināt ritekļu tipus un individuālu ritekļu ekspluatāciju konkrētiem maršrutiem, un lai izvairītos no vajadzības piešķirt atkārtotu apstiprinājumu vai atļauju, ja mainās kāda maršruta raksturlielumi, visi izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi, kas pievienoti ritekļa atļaujā vai apstiprinājumā, jāizsaka kā infrastruktūras tehnisko raksturlielumu parametri, nevis ģeogrāfiskajā aspektā.

TIPA APSTIPRINĀJUMS

15. Ritekļa paredzētā ekspluatācijas stāvokļa raksturlielumi, kas tiek novērtēti apstiprinājuma piešķiršanai, ir raksturlielumi, kas saistīti ar ritekļa tipu. Ritekļa tips pirmo reizi var tikt apstiprināts saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 26. panta 1. punktu, un pēc tam var tikt apstiprināti individuāli šā tipa ritekļi (tostarp individuālu ritekļu sērija), verificējot to atbilstību tipam saskaņā ar minētās direktīvas 26. panta 3. punktu. Alternatīva iespēja ir, ka, apstiprinot kāda tipa pirmo ritekli, tiek piešķirts ritekļa tipa apstiprinājums saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 26. panta 2. punktu. Tas nozīmē, ka turpmākos individuālos tā paša tipa ritekļus varēs apstiprināt, verificējot to atbilstību tipam saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 26. panta 3. punktu. Šāda ritekļa tipa apstiprinājuma koncepcija ļauj ražotājiem laist tirgū un ievietot to katalogā ritekļu tipus, tādējādi tie var piedāvāt klientiem apstiprinājumu, bet tiem nav vajadzības iepriekš saražot individuālus šādu tipu ritekļus, ko klients varētu pasūtīt. Viens no šīs koncepcijas mērķiem ir būtiski samazināt ar apstiprināšanu saistīto risku, kas rodas tiem, kuri iepērk šādu tipu ritekļus.

16. Tipa koncepcija ir būtiska arī attiecībā uz maršrutu savietojamību. Lai novērtētu, vai maršrutā varēs izmantot vilcienu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums salīdzina tā vilciena raksturlielumus, ko veido konkrētu tipu ritekļi, ar informāciju, kuru infrastruktūras reģistrā sniedzis infrastruktūras pārvaldītājs. Infrastruktūras pārvaldītāju pienākums publiskot infrastruktūras raksturojumu jau ir noteikts (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/14/EK ([2]), ciktāl tā attiecas uz piekļuvi tīklam, Direktīvās 2004/49/EK un 2008/57/EK un SITS, kas saistītas ar "satiksmes nodrošināšanu un vadību", ciktāl tās attiecas uz ekspluatāciju). Līdz infrastruktūras reģistra izveidei un aizpildīšanai infrastruktūras pārvaldītājiem šī informācija jāpublisko citā veidā. Tas infrastruktūras pārvaldītājiem nedod pilnvaras pieprasīt nosacītu otro apstiprinājumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ritekļiem/vilcieniem.

17. Ritekļu apstiprināšanas process un turpmāka konkrētu ritekļu ekspluatācija un tehniskā apkope ir divi skaidri nošķirti procesi, ko reglamentē dažādi noteikumi. Šis nošķirums ļauj ražotājiem, kuri jau saņēmuši apstiprinājumu, laist tirgū viena un tā paša tipa ritekļus, kurus ekspluatēs dažādi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un kuru tehnisko apkopi veiks dažādas TAAS atbilstoši dažādiem tehniskās apkopes režīmiem, kas atkarīgi no ekspluatācijas apstākļiem.

([1]) Dalībvalsts teritorijā var būt viens vai vairāki dzelzceļa tīkli.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).

18. Attiecībā uz ritekļu tipiem, ko paredzēts apstiprināt vairāk nekā vienā dalībvalstī (piemēram, ekspluatācijai transporta koridoros), valstu drošības iestādes var izvēlēties sadarboties, lai vienlaikus piešķirtu pirmo un papildu apstiprinājumus ("simultānā apstiprināšana"). Tādējādi attiecīgās valstu drošības iestādes var savstarpēji dalīt darbu (piemēram, katra no tām var uzņemties tematisko jomu), un valsts drošības iestāde, kas piešķir pirmo apstiprinājumu, var atzīt pārējo valstu drošības iestāžu paveikto un izmantot to savām vajadzībām.

STACIONĀRO IEKĀRTU APAKŠSISTĒMU EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJA

19. Jāuzsver, ka stacionāro iekārtu SITS nav ietvertas visas prasības, kurām attiecīgajai apakšsistēmai jāatbilst. SITS noteiktajās prasībās ir ietverti tie elementi, kuri ir svarīgi stacionāro iekārtu apakšsistēmu savietojamībai ar SITS atbilstīgu ritekli.

20. Attiecībā uz stacionārajām iekārtām papildus SITS piemērošanai, lai nodrošinātu atbilstību visu piemērojamo ES tiesību aktu pamatprasībām, dalībvalstis var pieprasīt, lai tiktu piemēroti citi noteikumi (kurus nav nepieciešams saskaņot, lai izpildītu Direktīvas 2008/57/EK mērķus), piemēram, elektrodrošības, inženiertehniskie, būvniecības, sanitārie, ugunsdrošības u. c. noteikumi. Minētajiem noteikumiem nevajadzētu būt pretrunā ar SITS noteikumiem.

21. Attiecībā uz tīkla projektu, ko veido vairāk nekā viena stacionāro iekārtu apakšsistēma, procesa vienkāršošanai ir ieteicams, lai pieteikuma iesniedzējs varētu apvienot visu apakšsistēmu "EK" verifikācijas deklarācijas, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK V pielikumā, vienā kopējā tīkla projekta "EK" verifikācijas deklarācijā, kas pierādītu, ka tīkla projekts kopumā pēc integrēšanas dzelzceļu sistēmā atbildīs attiecīgo Eiropas tiesību aktu prasībām, tostarp Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām.

22. Piemērojamajiem valstu noteikumiem, saskaņā ar kuriem stacionāro iekārtu apakšsistēmām piešķir ekspluatācijas atļauju, jābūt nemainīgiem, pārredzamiem un nediskriminējošiem. Neskarot 19. un 20. ieteikumu, noteikumiem, kas saistīti ar dzelzceļu sistēmas pamatprasībām, kuras noteiktas Direktīvā 2008/57/EK, jābūt vai nu SITS, vai, ja tas atļauts ar Direktīvu 2008/57/EK, valstu noteikumiem, kas paziņoti Komisijai un pieejami Komisijas izveidotā datubāzē. No SITS pieņemšanas brīža dalībvalstīm nevajadzētu pieņemt valsts noteikumus attiecībā uz ražojumiem vai apakšsistēmas daļām, uz ko attiecas konkrētā SITS (izņēmums ir aspekti, kas attiecīgajās SITS pienācīgi paziņoti kā "atklātie punkti").

23. Stacionāro iekārtu apakšsistēmu ekspluatācijas atļaujā jānorāda to tehniskie raksturlielumi, tostarp izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi. Tehniskajiem raksturlielumiem, kas minēti ekspluatācijas atļaujā, jābūt:

— pieteikuma iesniedzēja paziņotiem,

— novērtēšanas iestāžu verificētiem un sertificētiem un

— norādītiem tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai.

24. Stacionāro iekārtu apakšsistēmu ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas process un šo apakšsistēmu ekspluatācija un tehniskā apkope ir divi skaidri nošķirti procesi, ko reglamentē dažādi noteikumi.

PAMATPRASĪBAS, SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS (SITS) UN VALSTU NOTEIKUMI

25. Savstarpējās izmantojamības direktīvā ir noteiktas dzelzceļu sistēmas pamatprasības. Tās ir "**visi** III pielikumā izklāstītie nosacījumi, kas ir obligāti dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem, tostarp saskarnēm" (Direktīvas 2008/57/EK 2. panta g) punkts). Tāpēc dzelzceļu sistēmas pamatprasības ir izsmeļošas. Dalībvalsts vai valsts drošības iestāde nedrīkst noteikt nekādas prasības vai nosacījumus, kas nav paredzēti 17. pantā.

26. Tehniskā savietojamība saskarnē starp tīklu un ritekļiem ir būtiska drošībai. Lai gan šīs saskarnes drošības aspektu var pierādīt, izmantojot atsauces sistēmas vai precīzas riska prognozes saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 352/2009 ([1]) (RN KDM), savstarpējas izmantojamības apsvērumu dēļ tehniskā savietojamība jāpierāda, pamatojoties uz saskaņotiem Savienības noteikumiem, proti, SITS, vai, ja šādu noteikumu nav, pamatojoties uz

([1]) Komisijas 2009. gada 24. aprīļa Regula (EK) Nr. 352/2009 par kopīgas drošības metodes ieviešanu riska noteikšanai un novērtēšanai (OV L 108, 29.4.2009., 4. lpp.). Šī regula no 2015. gada 21. maija tiks atcelta un aizstāta ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013.

valstu noteikumiem. Tāpēc savstarpējās izmantojamības labad saskarnes starp ritekli un tīklu jāpierāda, izmantojot uz noteikumiem balstītu pieeju.

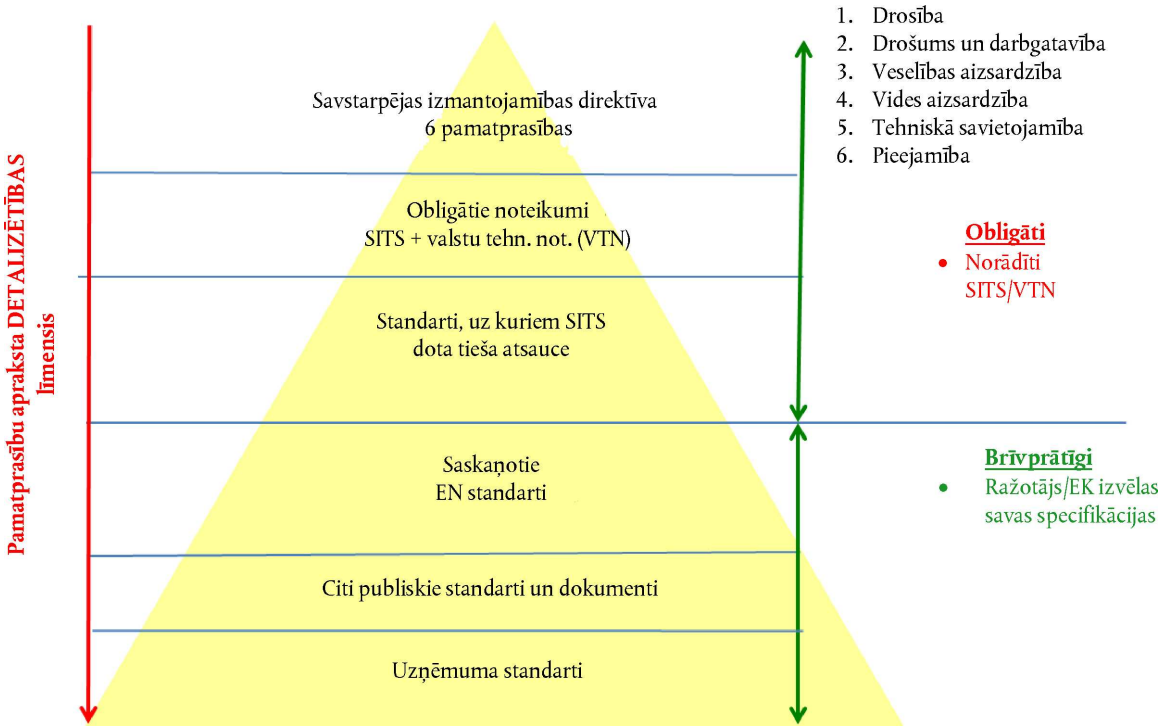
27. Tā rezultātā, pirmkārt, SITS būtu izsmeļoši jānorāda saskarnes, kas minētas 26. ieteikumā. Ikviens mērķa sistēmas pamatparametrs un saskarne, kas tiks sīki pārbaudīta saistībā ar atļaujas vai apstiprinājuma piešķiršanu, detalizēti jānorāda SITS kopā ar attiecīgajām atbilstības novērtēšanas prasībām.

28. Otrkārt, SITS jānorāda prasības tikai, "ciktāl tas ir vajadzīgs", lai nodrošinātu optimālu tehnisko saskaņotību, un obligātie noteikumi, kas nepieciešami, lai izpildītu Direktīvas 2008/57/EK pamatprasības un sasniegtu minētās direktīvas 1. pantā izvirzītos mērķus (5. panta 3. punkts). Tāpēc SITS jānorāda prasības tikai tiktāl, ciktāl nepieciešama saskaņotība, lai izpildītu minētos mērķus un nodrošinātu atbilstību pamatprasībām. SITS norāda arī saskarnes starp apakšsistēmām. Katrā SITS norāda mērķa apakšsistēmu, kuru pakāpeniski var izveidot samērīgā laikposmā.

29. Pieteikuma iesniedzējiem jābūt iespējai izmantot pašizvēlētus tehniskos risinājumus, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām, ja šo tehnisko risinājumu specifikācijas atbilst SITS un citiem piemērojamiem tiesību aktiem.

30. Lai izveidotu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, kurā nebūtu iekšēju robežu, tehniskās specifikācijas ražojumiem, kas atbilst pamatprasībām, var noteikt saskaņotajos standartos (EN). Dažos gadījumos, ja saskaņotie standarti aptver SITS pamatparametrus, tiek prezumēts, ka tie nodrošina atbilstību konkrētiem SITS noteikumiem. Saskaņā ar jauno pieeju tehniskajai saskaņošanai un standartizācijai šo standartu piemērošana vēl arvien ir brīvprātīga, taču atsauces uz tiem publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV). Lai sekmētu minēto specifikāciju izmantošanu nozarē, tās jānorāda arī SITS piemērošanas rokasgrāmatās. Minētajām specifikācijām arī turpmāk jāpaliek par SITS papildinājumu.

31. 26.–30. ieteikumā minēto specifikāciju hierarhija un detalizētības līmenis ir parādīts diagrammā.



32. SITS nevajadzētu atkārtot noteikumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu, ka apakšsistēmas vai ritekļa paredzētais ekspluatācijas stāvoklis atbilst prasībām citās piemērojamajās direktīvās.

33. Projektējot/plānojot apakšsistēmu vai ritekli un nododot tos ekspluatācijai paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī, jāpiemēro arī prasības, kas izriet no ES noteikumiem, kuri nav Direktīva 2008/57/EK. Pieteikuma iesniedzējam jānodrošina, ka minētās prasības ir izpildītas.

34. Neskarot 19. un 20. ieteikumu, valstu noteikumus atļaujām var turpināt piemērot tikai gadījumos, kas norādīti Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktā. Tie ir:

— gadījumi, kad nav atbilstīgu SITS, t. i.:

a) SITS atklātie punkti;

b) tīkli un ritekļi neietilpst (tos nav paredzēts iekļaut) SITS tvērumā;

c) prasības attiecībā uz mantotajām sistēmām (t. i., sistēmas saskarnes, kuras nav paredzēts iekļaut SITS tvērumā);

d) prasības SITS neatbilstīgiem ritekļiem, kas nodoti ekspluatācijā pirms SITS stāšanās spēkā vai pārejas posmā,

— atkāpes, kurām piemērojams Direktīvas 2008/57/EK 9. pants,

— īpaši gadījumi, kas noteikti SITS un kas ietver gadījumus, kad mērķa sistēmā ir atšķirības starp valstīm.

35. 34. ieteikumā minētajos gadījumos dalībvalstīm jāpamatojas uz noteikumiem, kas aptver pamatprasības, tostarp ritekļu un to tīkla tehnisko savietojamību, un šie noteikumi jāpublisko un jānodrošina to izpilde. Lai saglabātu savietojamības līmeni un novērstu pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanu, minētajiem noteikumiem jābūt tikpat detalizētiem kā SITS un to prasībām jābūt nepārprotamām (t. i., tajos jānorāda attiecīgo parametru vērtības un atbilstības novērtēšanas metodes).

36. Ja attiecībā uz SITS neatbilstīgu ritekļa tipu vai individuāliem ritekļiem iesniedz pieteikumu par papildu atļauju, Direktīvas 2008/57/EK 25. pantā ir noteikts, ka dalībvalsts, kurā tiek prasīta papildu atļauja, var pārbaudīt vienīgi savietojamību ar savu tīklu. Piemērojot savstarpējās atzīšanas principu, kā noteikts 52.–54. ieteikumā, attiecīgajai dalībvalstij jāatzīst pirmā ekspluatācijas atļauja, izņemot, ja tā var pierādīt (papildu atļaujas pieteikuma iesniedzējam), ka pastāv būtisks drošības apdraudējums. Tas ir saskaņā ar vajadzību izvairīties no diskriminācijas starp ritekļu tipiem un individuāliem ritekļiem, kuriem pirmā atļauja piešķirta vienā dalībvalstī.

37. Tāpēc skaidrības labad dalībvalstīm savos valsts noteikumos jānorāda, kuri noteikumi ir piemērojami tikai jauniem ritekļiem un apakšsistēmām, kam piešķir pirmo atļauju, un/vai esošajiem tipiem, un/vai esošajiem ritekļiem, kam jāpiešķir jauna atļauja pēc atjaunošanas vai modernizēšanas, un/vai visām jau ekspluatācijā esošajām apakšsistēmām un ritekļiem.

RISKA NOTEIKŠANAS UN NOVĒRTĒŠANAS KOPĪGO DROŠĪBAS METOŽU (RN KDM) UN DROŠĪBAS PĀRVALDĪBAS SISTĒMAS (DPS) IZMANTOŠANA

38. RN KDM ir obligāta saistībā ar ekspluatācijas atļaujas piešķiršanu tikai šādos gadījumos:

a) ja tas nepieciešams konkrētam aspektam atbilstīgi SITS vai valstu noteikumiem, kas piemērojami saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu;

b) ja tas noteikts Direktīvas 2008/57/EK 15. panta 1. punktā, lai veiktu apakšsistēmu drošu integrēšanu, – ja nav obligāto noteikumu.

Visos citos gadījumos RN KDM izmantošana saistībā ar šādas atļaujas piešķiršanu nav obligāta.

39. Terminu "droša integrēšana" var attiecināt uz:

a) apakšsistēmas elementu drošu savstarpējo integrēšanu;

b) ritekli vai tīkla projektu veidojošo apakšsistēmu drošu savstarpējo integrēšanu;

saistībā ar ritekļiem to var attiecināt uz:

c) ritekļa drošu integrēšanu, ņemot vērā tīkla raksturlielumus;

d) ritekļu drošu integrēšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu DPS. Tas attiecas uz saskarnēm starp ritekļiem, saskarnēm ar darbiniekiem, kuri ekspluatēs apakšsistēmu, un TAAS tehniskās apkopes darbībām;

e) vilciena drošu integrēšanu konkrētajos maršrutos, kuros tas kursē;

saistībā ar tīkla projektiem to var attiecināt uz:

f) tīkla projekta drošu integrēšanu, ņemot vērā ritekļa raksturlielumus, kas noteikti SITS un valstu noteikumos;

g) drošu integrēšanu ar blakusesošajām tīkla daļām (līnijas posmiem);

h) tīkla projekta drošu integrēšanu infrastruktūras pārvaldītāja DPS. Tas attiecas uz saskarnēm ar darbiniekiem, kas ekspluatēs konkrēto tīkla projektu, un tehniskās apkopes darbībām, ko veiks infrastruktūras pārvaldītājs vai tā apakšuzņēmēji;

i) tīkla projekta drošu integrēšanu ar konkrētajiem vilcieniem, kuri tajā tiks ekspluatēti.

40. Attiecībā uz saistību starp drošu integrēšanu un ritekļu ekspluatācijas atļaujas piešķiršanu:

— 39. ieteikuma a), b) un c) punkts būtu jāizpilda pirms ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas. Visi izmantošanas nosacījumi un ierobežojumi, kas no tiem izriet (piemēram, ierobežojumi attiecībā uz vilciena sastāva veidošanu, tostarp motorvagonu vilciena ekspluatāciju vai lokomotīvju ekspluatāciju kopā ar ritekļiem, kas veido vilcienu), jānorāda tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai un kas minēta Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā, tādā veidā, lai apstiprinātās apakšsistēmas vai ritekļa lietotājs varētu piemērot šos izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus atbilstīgi savai DPS,

— 39. ieteikuma d) punkts nav atļaujas piešķiršanas procesa daļa. Tas jāizpilda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, pienācīgi ņemot vērā visus izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus, kuri izriet no a), b) un c) punkta un verifikācijas par atbilstību SITS un piemērojamajiem valstu noteikumiem,

— 39. ieteikuma e) punkts nav atļaujas piešķiršanas procesa daļa. Tas jāizpilda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, par pamatu izmantojot visu informāciju, kas vajadzīga, lai noteiktu vilciena raksturlielumus un vilciena un maršruta savietojamību (piemēram, izmantošanas nosacījumus, saskarnes parametru vērtības), un kas izriet no a), b) un c) punkta, un informāciju, kas iekļauta infrastruktūras reģistrā.

40.a Attiecībā uz saistību starp drošu integrēšanu un stacionāro apakšsistēmu un tīkla projektu ekspluatācijas atļaujas piešķiršanu:

— 39. ieteikuma a), b), f) un g) punkts būtu jāizpilda pirms ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas. Visi izmantošanas nosacījumi un ierobežojumi, kuri no tiem izriet, jānorāda tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai un kas minēta Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā, tādā veidā, lai apstiprinātās apakšsistēmas vai tīkla projekta lietotājs varētu piemērot šos izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus atbilstīgi savai DPS,

— 39. ieteikuma h) punkts nav atļaujas piešķiršanas procesa daļa. Tas jāizpilda infrastruktūras pārvaldītājam, pienācīgi ņemot vērā visus izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus, kuri izriet no a), b) un c) punkta un verifikācijas par atbilstību SITS un piemērojamajiem valstu noteikumiem,

— 39. ieteikuma i) punkts nav atļaujas piešķiršanas procesa daļa. Tas jāizpilda infrastruktūras pārvaldītājam, par pamatu izmantojot visu informāciju, kas vajadzīga, lai noteiktu maršruta īpatnības un vilciena un maršruta savietojamību (piemēram, izmantošanas nosacījumus, saskarnes parametru vērtības), un kas izriet no a), b) un c) punkta, un informāciju, kas iekļauta ritekļu tipu reģistrā.

41. Attiecībā uz RN KDM izmantošanu, lai verificētu drošu integrēšanu pirms ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas:

— 39. ieteikuma a) punkts pilnībā ietilpst tās SITS tvērumā, kas attiecas uz apakšsistēmu; ja attiecībā uz šo jautājumu nav detalizētu tehnisko noteikumu, SITS var pieņemt uz risku balstītu pieeju, pieprasīt, lai tiktu piemērota RN KDM, un norādīt, kāds ir pieņemamais līmenis, kādā risks ir jākontrolē,

— ja nav obligātu noteikumu (SITS, valstu noteikumi), kas pilnībā aptvertu šo saskarni, 39. ieteikuma b) punkts jāpārbauda, izmantojot RN KDM,

— 39. ieteikuma c) punktam jābūt pilnībā aptvertam SITS un, ja tas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktā, valstu noteikumos, un šī uz noteikumiem balstītā verifikācija jāveic paziņotajai vai atbildīgajai iestādei kā daļa no tās pienākumiem attiecībā uz "aplūkojamās apakšsistēmas saskarņu verificēšanu sistēmā, kurā tā iekļauta" (Direktīvas 2008/57/EK 18. pants), pretējā gadījumā būs apdraudēta pārredzamības, nediskriminēšanas un savietojamības prasību izpilde,

— tāpēc RN KDM izmantošana nav obligāta attiecībā uz 39. ieteikuma c) punktu, ja ir SITS vai valstu noteikumi. Ja valstu noteikumos konkrētā saskarne nav pilnīgi reglamentēta (piemēram, dažas mantotās signalizācijas sistēmas un inovatīvi risinājumi), attiecīgajos valstu noteikumos var būt prasīta RN KDM piemērošana, lai novērstu riskus, kas ar tiem nav aptverti.

SITS UN VALSTU NOTEIKUMU INTEGRITĀTE

42. Ir atzīts, ka SITS ir izstrādājuši eksperti no nozaru asociācijām un valstu drošības iestādēm, ņemot vērā valstu noteikumus un praktisko pieredzi. Tās atspoguļo jaunākos tehniskos sasniegumus vai labākās pieejamās zināšanas, ko kopā ar šiem ekspertiem apkopojusi Aģentūra un pārskatījusi komiteja, kas minēta Direktīvas 2008/57/EK 29. pantā. Tādējādi dalībvalstis SITS ir atzinušas par mērķim atbilstošām (tostarp atvērtos punktus), un tās ir juridiski saistošas. Šo obligāto prasību pārbaude vai validācija nav atļaujas piešķiršanas procesa daļa.

43. Tomēr, lai saglabātu SITS un valstu noteikumu integritāti, ikvienai struktūrai, kas kādā brīdī konstatē iespējamu SITS vai valstu noteikumu nepilnību, ir pienākums steidzamā kārtā paust bažas, sniedzot pilnīgu pamatojumu un izmantojot piemērojamās procedūras, lai visas iesaistītās struktūras nekavējoties būtu informētas par iespējamo nepilnību un varētu attiecīgi rīkoties.

44. Dalībvalstīm jāveic piemēroti pasākumi, lai grozītu nepilnīgus vai nesaderīgus valstu noteikumus.

45. Ja SITS ir nepilnīgas, ir piemērojams Direktīvas 2008/57/EK 7. pants, un šīs nepilnības jānovērš, izmantojot:

a) Aģentūras tehnisko atzinumu vai

b) SITS grozījumus,

vai abus.

Atkarībā no attiecīgā gadījuma SITS var grozīt:

1) grozot mērķa sistēmas specifikāciju;

2) pievienojot īpašos gadījumus, ja tie attiecas tikai uz dažām dalībvalstīm un ja tiek uzskatīts, ka saskaņošana ES līmenī nav nepieciešama;

3) pievienojot atklātos punktus, ja ir nepieciešama saskaņošana ES līmenī, taču attiecīgos jautājumus vēl nevar detalizēti izklāstīt SITS.

VERIFIKĀCIJAS PĀRBAUDES, KAS NEIETILPST EKSPLUATĀCIJAS ATĻAUJAS TVĒRUMĀ

46. Vilciena un maršruta savietojamības verifikācijai jābūt neatkarīgai no ritekļa tipa vai individuāla ritekļa ekspluatācijas atļaujas. Vilciena un maršruta savietojamību verificē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums (vai infrastruktūras pārvaldītājs, ja tas ekspluatē vilcienus) kā daļu no plānošanas procesa (piemēram, iesniedzot piedāvājumu par ceļiem) un ikdienā, izmantojot DPS. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānosaka savietojamība, iegūstot informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja ar infrastruktūras reģistra palīdzību un no ritekļu tehniskās dokumentācijas, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai un kas izveidota atļaujas piešķiršanas brīdī un uzturēta pēc tās saņemšanas. Pārejas periodā, t. i., līdz infrastruktūras reģistra izveidei un aizpildīšanai ar visiem datiem, kas ir būtiski, lai verificētu savietojamību ar tīklu, infrastruktūras pārvaldītājiem jāspēj sniegt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nepieciešamo informāciju ar citiem pārredzamiem līdzekļiem.

47. Atļaujas piešķiršanas procesā nav jāizvērtē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma spēja pārvaldīt ritekļu ekspluatāciju un to tehnisko apkopi. Tas ietilpst drošības sertifikācijas procesā, un to pastāvīgi pārrauga valsts drošības iestāde.

48. Atļaujas piešķiršanas procesā nav jāizvērtē infrastruktūras pārvaldītāja spēja pārvaldīt tīkla projektu ekspluatāciju un to tehnisko apkopi. Tas ietilpst drošības sertifikācijas procesā, un to pastāvīgi pārrauga valsts drošības iestāde.

49. Atļaujas piešķiršanas procesā nav jāizvērtē TAAS spēja pārvaldīt ritekļa tehnisko apkopi. To aptver dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS. Ja ir piemērojams TAAS sertifikācijas process, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS var ņemt vērā šo procesu.

50. Tādējādi ritekļa tipa apstiprinājuma vai individuāla ritekļa vai apakšsistēmas ekspluatācijas atļaujas pieteikuma iesniedzējam nav jāizvērtē tas, kāda ir ritekļa vai apakšsistēmas projekta radīto iespējamo izmaiņu ietekme uz dzelzceļu sistēmu kopumā. Ja pieteikuma iesniedzējs ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas konkrēto ritekli vai apakšsistēmu plāno ekspluatēt, RN KDM piemērošana kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam, kas atbildīgs par izmaiņu pārvaldību savā dzelzceļa sistēmas daļā, notiek neatkarīgi no to ekspluatācijas atļaujas pieteikuma iesniedzēja lomas.

51. Praksē, ja ražotājs pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pasūtījuma izstrādā īpašu projektu, parasti ir pārklāšanās laikā starp:

— strukturālas apakšsistēmas atbilstības verifikāciju, kas nepieciešama, lai izveidotu "EK" verifikācijas deklarāciju (darbība, kas ietver 39. ieteikuma a), b) un c) punktu), un

— šīs apakšsistēmas integrēšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja DPS (darbība, kas ietver 39. ieteikuma d) un e) punktu).

Tā ir daļa no labas projektu vadības, kas noteiktos apstākļos ļauj samazināt laikposmu starp ekspluatācijas atļaujas saņemšanu un ritekļa vai tīkla projekta faktisko izmantošanu uzņēmējdarbībā. Šajos apstākļos valsts drošības iestāde ir iesaistīta vienlaikus:

— kā iestāde, kas atbildīga par ritekļa tipa apstiprinājuma vai individuāla ritekļa ekspluatācijas atļaujas piešķiršanu, un

— kā iestāde, kas atbildīga par drošības sertifikātu vai drošības atļauju pārraudzību.

Lai arī abi uzdevumi var pārklāties laikā, tie formāli jāveic neatkarīgi; pirmajā gadījumā dalībnieks ir ritekļa ekspluatācijas atļaujas vai ritekļa tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniedzējs, bet otrajā – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas konkrēto apakšsistēmu vai ritekli plāno izmantot.

RITEKĻU NOTEIKUMU UN VERIFIKĀCIJAS PĀRBAUŽU SAVSTARPĒJA ATZĪŠANA

52. Dalībvalstīm savstarpēji jāatzīst verifikācijas pārbaudes, kas veiktas saskaņā ar citas dalībvalsts noteikumiem, izņemot:

a) ja nav pierādījumu par savietojamību ar tīklu; vai

b) ja dalībvalsts var pierādīt pieteikuma iesniedzējam, ka pastāv būtisks drošības apdraudējums.

c) Savstarpējas atzīšanas princips jāpiemēro, ciktāl iespējams, lai izvairītos no nevajadzīgām prasībām un liekām verifikācijas pārbaudēm, izņemot, ja tās absolūti nepieciešamas, lai pārbaudītu ritekļa tehnisko savietojamību ar attiecīgo tīklu, un nav līdzvērtīgas pirmās atļaujas dalībvalsts noteikumiem.

53. Papildu atļauju gadījumā dalībvalstīm nevajadzētu apšaubīt valsts noteikumus, kas piemēroti iepriekšējai atļaujai un:

— kas aptver atklātos punktus, kuri neattiecas uz ritekļa un tīkla tehnisko savietojamību, vai

— kas klasificēti kā "A" kategorijas noteikumi atsauces dokumentā, kurš paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 27. panta 4. punktā.

54. Neņemot vērā to, ka RN KDM nav vispārēju pieļaujamā riska kritēriju, KDM novērtējumi, ko veic kā daļu no verifikācijas pārbaudēm, kuras noteiktas SITS, savstarpēji jāatzīst saskaņā ar RN KDM 7. panta 4. punktu ([1]).

([1]) Tas tiks aizstāts ar 15. panta 5. punktu Īstenošanas regulā (ES) Nr. 402/2013, kas būs piemērojama no 2015. gada 21. maija.

LOMAS UN PIENĀKUMI

55. Pirms ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas apakšsistēmai ražotājam vai līgumslēdzējam (t. i., pieteikuma iesniedzējam Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 1. punkta nozīmē) jāveic visi vajadzīgie projektēšanas, būvdarbu un testēšanas pasākumi vai jāuzdod to veikšana savā vārdā citiem un jāparaksta "EK" verifikācijas deklarācija.

56. Paziņotās iestādes verificē atbilstību SITS un sagatavo verifikācijas sertifikātu(-us), kas paredzēts(-i) pieteikuma iesniedzējam. Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 2. punktā ir noteikts, ka paziņotās iestādes verifikācija "attiecas arī uz aplūkojamās apakšsistēmas saskarņu verificēšanu sistēmā, kurā tā iekļauta, pamatojoties uz attiecīgajā SITS un 34. un 35. pantā paredzētajos reģistros pieejamo informāciju". Tas nozīmē, ka paziņotā iestāde piedalās tehniskās savietojamības ar citām apakšsistēmām pārbaudē, kas ir saskaņā ar faktu, ka tehniskā savietojamība ir ietverta SITS. Šīs pārbaudes attiecas tikai uz saistītajām SITS. Katra paziņotā iestāde apkopo tehnisko dokumentāciju attiecībā uz verifikācijas pārbaudēm, ko tā veikusi.

57. Ieteikuma noteikumus *mutatis mutandis* piemēro atbildīgajām iestādēm un valstu noteikumiem.

58. Pamatojoties uz Direktīvas 2008/57/EK 15. panta 1. punktu, valstu drošības iestādēm ekspluatācijas atļauju piešķiršanā jāpārbauda ekspluatācijas atļaujas pieteikumam pievienotie dokumenti, kas apliecina, ka ir pienācīgi veikta verifikācijas procedūra. Šajā pārbaudē jāpārbauda atļaujas saņemšanai iesniegtās dokumentācijas pilnīgums, atbilstība un saskaņotība. Tā attiecas tikai uz jautājumiem, kas ietilpst valsts (dzelzceļa) drošības iestāžu kompetencē, kā noteikts Direktīvā 2004/49/EK.

59. Ja dalībvalsts (vai valsts drošības iestāde) konstatē problēmu saistībā ar ekspluatācijas atļaujas pieteikumu, proti, ka strukturālā apakšsistēma, uz ko attiecas "EK" verifikācijas deklarācija, kurai pievienota tehniskā dokumentācija, nepilnīgi atbilst Direktīvai 2008/57/EK, jo īpaši pamatprasībām, tai jāpiemēro Direktīvas 2008/57/EK 19. pants. To *mutatis mutandis* piemēro attiecībā uz savstarpējās izmantojamības komponentiem saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 14. pantu.

60. Valstu drošības iestādēm nevajadzētu atkārtot nevienu no pārbaudēm, kas veiktas verifikācijas procedūras ietvaros.

61. Valstu drošības iestādēm nevajadzētu mēģināt veikt vai dublēt noteikumu izdevēju, paziņoto iestāžu, atbildīgo iestāžu vai riska novērtēšanas iestāžu darbu.

62. Valstu drošības iestādēm nav jāveic padziļināta sistemātiska pārbaude attiecībā uz darbu, ko paveicis pieteikuma iesniedzējs, paziņotā iestāde, atbildīgā iestāde un RN KDM iestāde, ne arī jāveic to rezultātu sistemātiska validācija. Valstu drošības iestādes var apšaubīt novērtēšanas iestāžu veiktās verifikācijas pārbaudes tikai tad, ja tām ir pamatotas šaubas. Šajā gadījumā jāievēro proporcionalitātes (ņemot vērā riska līmeni), nediskriminēšanas un pārredzamības principi. Pamatotas šaubas var rasties, pamatojoties uz 58. ieteikumā minētajām pārbaudēm vai ja ir pieredze, ka līdzīga apakšsistēma nav atbildusi pamatprasībām, kā noteikts Direktīvas 2008/57/EK 19. pantā.

63. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 28. panta 2. punktu attiecībā uz paziņotajām iestādēm (un *mutatis mutandis* – atbildīgajām iestādēm) dalībvalstīm jāievieš sistēmas, kas nodrošinās novērtēšanas iestāžu kompetenci, un jāveic pasākumi, lai novērstu neatbilstību piemērojamiem tiesību aktiem. Lai nodrošinātu saskaņotu pieeju, Komisijai, kurai palīdzēs Aģentūra, šajā jautājumā jāuzņemas koordinatores loma.

64. Pieteikuma iesniedzējiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem kopā ar TAAS jāņem vērā pieredze, kas gūta saistībā ar jau apstiprinātajiem ritekļu tipiem un apakšsistēmas projektiem vai nepārvaldītu risku identifikāciju, un jāveic atbilstoši korektīvi pasākumi.

65. Pieteikuma iesniedzējiem minētie korektīvie pasākumi jāveic, pirms tie iesniedz atļaujas pieteikumu, un šo pasākumu īstenošana jāpieprasa, tiklīdz ir konstatēta attiecīga vajadzība.

66. Attiecībā uz ritekļiem un apakšsistēmām, kas jau tiek izmantoti, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem minētie korektīvie pasākumi jāveic DPS ietvaros. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu DPS jānodrošina, ka TAAS, kuras veic to ritekļu tehnisko apkopi, veic nepieciešamās izmaiņas tehniskās apkopes sistēmā.

67. Tāpat kā pirms atļaujas piešķiršanas valstu drošības iestāžu loma neietver projektēšanas risinājumu norādīšanu, tāpat arī valstu drošības iestāžu pārraudzības loma neietver korektīvu pasākumu noteikšanu, ja ir bijusi līdzīga pieredze. Tā vietā valstu drošības iestādēm jāuzrauga, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas atbilstīgi savai DPS. Valstu drošības iestādēm jāpārbauda, vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji nosaka, veic un pārvalda atbilstošus korektīvus pasākumus, izmantojot savu DPS.

68. Direktīvā 2004/49/EK ir noteikts, ka infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi atbild katrs par savu sistēmas daļu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbild tikai par savu vilcienu drošu ekspluatāciju. Infrastruktūras pārvaldītāja loma ietver tikai infrastruktūras pārvaldību, tāpēc infrastruktūras pārvaldītājs neatbild par vilcienu ekspluatāciju, izņemot kustības atļaušanu. Infrastruktūras pārvaldītāja loma neparedz nekādu citu atļauju piešķiršana.

69. Atļaujas piešķiršanas procesā nav jāizvērtē apakšuzņēmēja (piemēram, turētāja) spēja attiecīgā apmērā pārvaldīt ritekļu ekspluatāciju un to tehnisko apkopi. To nodrošina Direktīvas 2004/49/EK 14.a pantā noteiktais pienākums, kurš paredz, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kurš izmanto apstiprinātus ritekļus, tā DPS jāparedz piemērota struktūra, kas atbildīga par tehnisko apkopi.

70. Direktīvas 2004/49/EK 14.a panta 1. punktā, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2008/110/EK, noteikts, ka pirms katra ritekļa nodošanas ekspluatācijā vai izmantošanas tīklā attiecībā uz to jānosaka TAAS. Ekspluatācijas atļauja ir neatkarīga no ritekļa ekspluatācijas, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai ritekļa tehniskās apkopes, ko veic TAAS; uz ritekļu ekspluatāciju (izmantošanu) un tehnisko apkopi attiecas Direktīva 2004/49/EK. Tāpēc TAAS var noteikt vai nu pirms, vai pēc tam, kad riteklim ir piešķirta ekspluatācijas atļauja, taču tas vienmēr jāizdara pirms ritekļa reģistrācijas valsts ritekļu reģistrā (TAAS ir obligāti aizpildāmais lauks šajā reģistrā) un pirms tā faktiskas izmantošanas tīklā.

71. Organizācijām jāpārvalda riski, ko rada to darbība. Atbildība par risku pārvaldību jāuzņemas tiem, kuriem ir vislielākās spējas tos pārvaldīt.

72. Tā kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji ir vienīgie dalībnieki, kam jābūt drošības sertifikātiem un drošības atļaujām, kas papildinātas ar DPS, šīm organizācijām jāuzņemas galvenā loma citu ieguldījuma pārvaldībā, kā arī pareizu lēmumu pieņemšanā attiecībā uz šo ieguldījumu. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji pieņem šādus lēmumus vai pasākumus saskaņā ar savu DPS, tas neskar citu struktūru, piemēram, turētāju, TAAS vai ražotāju, pienākumus.

73. Ekspluatācijas pienākumu sadalījums starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem ir noteikts satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS.

74. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi jāuzskata par visspējīgākajiem un viskompetentākajiem:

a) apzināt iespējamo apdraudējumu to plānotajām darbībām, tostarp tehniskajai apkopei, un īstenot kontrolpasākumus, piemēram, atiešanas pārbaudes;

b) pienācīgi norādīt to ekspluatācijas vajadzības apakšuzņēmējiem un piegādātājiem, piemēram, vajadzības attiecībā uz ritekļu veiktspēju, darbgatavību un drošumu;

c) uzraudzīt to ritekļu veiktspēju;

d) attiecīgā gadījumā nodrošināt regulāru un visaptverošu atgriezenisko saiti ar turētāju un TAAS par darbībām un veiktspēju; un

e) pārskatīt līgumus, lai izprastu un pārbaudītu līgumu izpildi.

75. No otras puses, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus un infrastruktūras pārvaldītājus nevajadzētu uzskatīt par visspējīgākajiem vai viskompetentākajiem tieši pārvaldīt visus riskus visā piegādes ķēdē. Lai izpildītu savus pienākumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizstrādā līgumiskas saistības par preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar DPS, ņemot vērā citu personu juridiskos pienākumus. Pēc tam, kad ir sākta ritekļu izmantošana, ierastā prakse ir veikt pārveidojumus ritekļos, lai koriģētu defektus un pastāvīgi uzlabotu to veiktspēju. Par šo izmaiņu drošu pārvaldību atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Šis pienākums jāizpilda, piemērojot izmaiņu pārvaldības procedūras tā DPS un regulu par

RN KDM, un vajadzības gadījumā jānodrošina, ka tiek saņemta pārveidotā ritekļa ekspluatācijas atļauja. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina arī, ka visa attiecīgā informācija tiek paziņota TAAS, lai tā varētu atjaunināt tehniskās apkopes dokumentāciju.

76. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, TAAS un turētājiem jānodrošina, ka atbalsts, ko tiem varētu vajadzēt šajā procesā, ir paredzēts līgumā ar ražotāju.

77. Pirms dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums attiecībā uz vilcienu no infrastruktūras pārvaldītājiem iegūst tiesības piekļūt tīklam, tam vispirms jāuzzina, kāda ir infrastruktūras pārvaldītāja piedāvāto piekļuves tiesību būtība. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāpārliecinās, ka maršruts, attiecībā uz ko tas plāno iegādāties piekļuves tiesības, ir piemērots vilcieniem, kurus tajā plānots izmantot.

78. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam infrastruktūras reģistrā jāatrod visa informācija (infrastruktūras raksturojums), kas tam jāzina, lai noteiktu, vai vilciens, kuru tas plāno izmantot, ir savietojams ar konkrēto maršrutu (vilciena un maršruta savietojamība). Infrastruktūras pārvaldītājam infrastruktūras reģistrā katram parametram jānorāda nominālās vērtības un attiecīgā gadījumā jānorāda saskarnes parametru robežvērtības, atbilstīgi kurām konkrētais maršruta posms tiek uzturēts. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi paļaujas uz šīs informācijas pilnīgumu, lai nodrošinātu vilcienu drošu ekspluatāciju. Infrastruktūras pārvaldītājam jāpaziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam par jebkurām pagaidu izmaiņām infrastruktūras raksturojumā, kuras nav norādītas infrastruktūras reģistrā.

79. Kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, izmantojot infrastruktūras reģistru un dokumentāciju, kas pievienota ritekļa ekspluatācijas atļaujai/ritekļa tipa apstiprinājumam, un ņemot vērā izmantošanas nosacījumus un citus ierobežojumus attiecībā uz ritekļa ekspluatācijas atļauju/ritekļa tipa apstiprinājumu, ir noskaidrojis, ka konkrētais maršruts ir savienojams ar vilcienu, kuru tas plāno izmantot, tam jāpārbauda satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS noteikumi (jo īpaši iedaļas, kas attiecas uz vilciena sastāvu, vilciena bremzēšanu un vilciena uzturēšanu darba kārtībā), lai noskaidrotu, vai ir kādi ar vilcienu saistīti ierobežojumi, kas apgrūtina ekspluatāciju konkrētajā maršrutā (piemēram, ātruma, garuma vai energoapgādes ierobežojumi).

80. Ja infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam rodas šaubas par konkrēta ritekļa vai stacionāras iekārtas izmantošanu noteiktā līnijā, tam būtu jāvērš uz to otras puses uzmanība, lai rastu risinājumu. Ja puse, kas norādījusi uz problēmjautājumu, nav apmierināta ar atbildi, tai ar šo jautājumu jāvēršas valsts drošības iestādē, kurai jāpieņem lēmumi atbilstīgi savām pilnvarām.

81. Saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1078/2012 ([1]) 4. panta 2. punktu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem un TAAS jāinformē visas iesaistītās puses (tostarp valstu drošības iestādes) par jebkādu būtisku drošības risku saistībā ar defektiem un konstrukcijas neatbilstībām vai traucējumiem tehniskā aprīkojuma darbībā. Šis informēšanas pienākums attiecas arī uz ražotājiem un līgumslēdzējiem, kas izveidojuši "EK" verifikācijas deklarāciju pēc ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas.

82. Papildus uzdevumam piešķirt strukturālās apakšsistēmas ekspluatācijas atļaujas un saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 16. pantu valstu drošības iestādēm jāuzrauga arī, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji darbotos saskaņā ar ES tiesību aktu prasībām un, ja tas atļauts Direktīvā 2008/57/EK, saskaņā ar valstu tiesību aktiem. Jāuzrauga arī tas, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji pārvalda riskus, kuri saistīti ar saskarni ar to piegādātājiem (piemēram, ražotājiem, turētājiem un ritošā sastāva nomas uzņēmumiem), jo īpaši, kad notiek preču un pakalpojumu iepirkums un to integrēšana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja DPS.

83. Valstu drošības iestāžu iesaiste tajā, kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs atbilstīgi savai DPS izmanto apakšsistēmu un veic tās tehnisko apkopi, pēc būtības ir uzraugoša. Proti, valstu drošības iestādēm jāatsakās pārņemt atbildību no ražotāja/līgumslēdzēja vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma/infrastruktūras pārvaldītāja par atbilstību pamatprasībām, proti, tām nevajadzētu norādīt vai detalizēti pārbaudīt un/vai apstiprināt konkrētus projekta risinājumus, tehniskās apkopes prasības vai korektīvus pasākumus. Tāpēc valstu drošības iestādēm galvenā uzmanība jāvērš uz atbildīgo dalībnieku pārvaldības sistēmu atbilstību un piemērotību, un tām nevajadzētu rīkoties kā "pabeigtā darba inspektorēm" attiecībā uz minēto dalībnieku detalizētiem rezultātiem vai lēmumiem.

([1]) Komisijas 2012. gada 16. novembra Regula (ES) Nr. 1078/2012 par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām (OV L 320, 17.11.2012., 8. lpp.).

84. Ja negadījumu vai starpgadījumu rezultātā dalībvalstis apsver iespēju noteikt steidzamus pasākumus, tām jānorāda, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS ir galvenais mehānisms, ar kuru pārvalda jaunus ritekļu ekspluatāciju apdraudošus riskus, kas var būt konstatēti negadījuma/starpgadījuma izmeklēšanas gaitā vai saistībā ar pārraudzību. Pat tad, ja dalībvalsts uzskata, ka ir steidzami nepieciešams jauns noteikums saistībā ar ekspluatācijas atļaujas piešķiršanu, tai jāievēro piemērojamajos Savienības tiesību aktos noteiktā procedūra, tostarp prasība paziņot jaunā noteikuma projektu Komisijai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/34/EK ([1]) vai Direktīvu 2004/49/EK.

TESTĒŠANA

85. Vienīgie testi, kas var būt nepieciešami atļaujas saņemšanai, kas jāveic pirms ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas un kam nepieciešama novērtēšanas iestādes iesaistīšanās, ir testi, kuri ir:

— skaidri norādīti SITS, moduļos un attiecīgā gadījumā valstu noteikumos,

— pieteikuma iesniedzēja noteikti, lai pierādītu atbilstību SITS un/vai valsts noteikumu prasībām,

— noteikti citos ES tiesību aktos vai

— pieteikuma iesniedzēja noteikti saskaņā ar RN KDM piemērošanu, kā aprakstīts 41. ieteikumā.

86. Paziņoto iestāžu un/vai atbildīgo iestāžu iesaiste verifikācijas pārbaudēs par atbilstību pamatprasībām ir norādīta attiecīgajās SITS un attiecīgā gadījumā valstu noteikumos.

87. Testi, uz kuriem neattiecas 85. ieteikums (piemēram, testi, kuri dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nepieciešami, lai pirms ritekļa tipa vai jaunas apakšsistēmas izmantošanas konkrētā maršrutā noteiktu vilciena un maršruta savietojamību, vai kuri nepieciešami līgumslēdzējam, lai noteiktu atbilstību klienta prasībām), nav daļa no ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas procesa.

88. Ja testēšanu uz sliežu ceļa veic, lai pārbaudītu atbilstību prasībām par atļaujas saņemšanu, pirms valsts drošības iestāde ir piešķīrusi ekspluatācijas atļauju, visi darbības un organizatoriskie pasākumi šo testu veikšanai jānosaka katras dalībvalsts tiesību aktos, un tiem jāatbilst Direktīvai 2008/57/EK un 2004/49/EK. Šiem pasākumiem jāaptver gan administratīvie aspekti, gan obligātās tehniskās un ekspluatācijas prasības. Kopumā dalībvalstis var pieņemt vienu no šādām divām pieejām:

— testēšanas kompetenci dalībvalsts var ietvert dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības sertifikātā. To var darīt tik lielā mērā, ka testēšanas iestāde var tikt sertificēta kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kura darbības jomā ietilpst tikai testēšana,

— dalībvalsts var pieprasīt, lai atļauju veikt testus dod kompetenta struktūra (kas var būt un var nebūt valsts drošības iestāde). Šādā gadījumā kompetentajai struktūrai (ja paziņotā vai atbildīgā iestāde nepārbauda atbilstību prasībām par atļaujas saņemšanu) jābūt pietiekami dziļām tehniskajām zināšanām, lai pieņemtu šādus lēmumus. Lai izpildītu prasības par pārskatāmību un juridisko noteiktību, dalībvalstij jānodrošina, ka struktūra ir pienācīgi neatkarīga, un savos tiesību aktos jāpublicē testēšanas atļaujas saņemšanas kārtība, skaidri norādot prasības un kritērijus, saskaņā ar kuriem kompetentā struktūra pieņems lēmumu par testēšanas atļaujas piešķiršanu.

89. Infrastruktūras pārvaldītājiem atļaujas piešķiršanas procesa sekmēšanā ir tieša loma. Ja valsts drošības iestāde pieprasa papildu testus, Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 6. punktā ir noteikts: "Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar pieteikuma iesniedzēju, pieliek visus pūliņus, lai nodrošinātu, ka jebkādas pārbaudes var notikt trīs mēnešu laikā pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma saņemšanas."

TEHNISKĀ DOKUMENTĀCIJA

90. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu un VI pielikumu apakšsistēmas "EK" verifikācijas deklarācijai jāpievieno tehniskā dokumentācija, tostarp dokumenti, kuros aprakstīta apakšsistēma, dokumenti, kuri sagatavoti pēc verifikācijas pārbaudēm, ko veikušas dažādas novērtēšanas iestādes, un dokumenti par dažādiem elementiem, kas attiecas uz izmantošanas nosacījumiem un ierobežojumiem un norādījumiem par aprīkojumu, pastāvīgu vai periodisku uzraudzību, noregulēšanu un tehnisko apkopi. Tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, ietilpst visi apliecinošie dokumenti, kas nepieciešami ekspluatācijas atļaujas piešķiršanai.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 22. jūnija Direktīva 98/34/EK, ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā (OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.).

91. Ritekli vai tīkla projektu aptver to veidojošās(-o) apakšsistēmas(-u) tehniskā dokumentācija, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai.

92. Apakšsistēmas verifikācijas procesā var būt jāiesaistās vairākām novērtēšanas iestādēm, kuras katra iesaistās atbilstoši to kompetences tvērumam. Pieteikuma iesniedzējs ir atbildīgs par to, lai tiktu savākta visa dokumentācija, kas nepieciešama saskaņā ar visiem piemērojamiem ES tiesību aktiem. Viss šis tehniskās dokumentācijas kopums, ko papildina visa cita ES normatīvajos aktos prasītā informācija (tostarp Direktīvas 2008/57/EK VI pielikuma 2.4. iedaļā norādītā informācija), tiek saukts par tehnisko dokumentāciju, kas pievienota apakšsistēmas "EK" verifikācijas deklarācijai.

93. Tipa apstiprinājuma vai ritekļa ekspluatācijas atļaujas pieteikuma iesniedzējam jāsagatavo dokumentācija, kas jāiesniedz apstiprinājuma vai atļaujas saņemšanai.

Šajā dokumentācijā jābūt iekļautai tehniskajai dokumentācijai, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai un ko attiecībā uz konkrēto apakšsistēmu savācis pieteikuma iesniedzējs.

Ja riteklis sastāv no divām apakšsistēmām, dokumentācijā, kas jāiesniedz apstiprinājuma vai atļaujas saņemšanai, jāiekļauj šo abu apakšsistēmu tehniskā dokumentācija, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai.

Kamēr nav pieņemts Komisijas ieteikums, kurā būtu aprakstīts, kam jābūt ietvertam dokumentācijā, kura jāiesniedz pieteikuma iesniedzējam, dalībvalsts var atļaut, ka dokumentācijā, kas pievienota ritekļa ekspluatācijas atļaujas vai ritekļa tipa apstiprinājuma pieteikumam, iekļauj tikai daļu no tehniskās dokumentācijas, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai. Tas skaidri jānorāda dalībvalsts tiesiskajā regulējumā, kas publicēts Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa vietnē.

Tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota ritekļa, ritekļa tipa vai apakšsistēmas "EK" verifikācijas deklarācijai, jābūt iekļautai visai informācijai, kura norādīta V pielikumā, un dokumentiem, kas apliecina "EK" verifikācijas deklarāciju(-as) (piemēram, verifikācijas sertifikāts(-i) un tehniskā dokumentācija, ko sagatavojušas paziņotās un atbildīgās iestādes, piezīmes par aprēķiniem, veikto testu un pārbaužu protokoli un tehniskie raksturlielumi, kas jādokumentē atbilstīgi piemērojamām SITS un valstu noteikumiem). Informācija, kas iekļauta tehniskajā dokumentācijā, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, un kas nav iekļauta dokumentācijā, kura iesniegta atļaujas vai apstiprinājuma saņemšanai, jādara pieejama attiecīgajai valsts drošības iestādei pēc pieprasījuma.

Dokumentācija, kas pievienota ritekļa pirmajai ekspluatācijas atļaujai, atļaujas piešķiršanas laikā jāiesniedz valsts drošības iestādei, un tai šī dokumentācija jāglabā kā apliecinājums par piešķirto atļauju.

94. Ja ir ievērots 21. ieteikumā sniegtais ierosinājums, dokumentācijai, kas jāiesniedz tīkla projekta ekspluatācijas atļaujas saņemšanai, un tehniskajai dokumentācijai, kas pievienota attiecīgajai(-ām) "EK" verifikācijas deklarācijai(-ām), *mutatis mutandis* jāpiemēro 93. ieteikums.

95. Ritekļa ekspluatācijas papildu atļaujas pieteikuma iesniedzējam oriģinālajai tehniskajai dokumentācijai, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, jāpievieno informācija, kura prasīta Direktīvas 2008/57/EK 23. panta 3. punktā vai 25. panta 3. punktā; šī papildu informācija ir daļa no informācijas, kas jāiesniedz valsts drošības iestādei. Tomēr pieteikuma iesniedzējam jāsaglabā tā pati struktūra, kas izmantota tehniskajā dokumentācijā, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai.

96. Daļa no tehniskās dokumentācijas, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai un kurā noteikti "visi dati par izmantošanas nosacījumiem un ierobežojumiem, kā arī apkalpošanas, pastāvīgas vai periodiskas uzraudzības, noregulēšanas un apkopes norādījumi", attiecībā uz tīkla projektiem jādara pieejama infrastruktūras pārvaldītājam un attiecībā uz ritekļiem – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, kas ekspluatē ritekli, lai tie šo informāciju varētu nodot TAAS. Attiecībā uz ritekļiem informāciju, kas iekļauta tehniskajā dokumentācijā, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, var nodot ar ritekļu turētāja palīdzību. Pēc nodošanas ekspluatācijā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar TAAS atbild par tehniskās apkopes pasākumu pastāvīgu pārskatīšanu un labo šo informāciju, lai tā atspoguļotu darbības ciklu un gūto pieredzi (Direktīvas 2004/49/EK 4. un 9. pants).

97. Tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, jāiekļauj informācija, kura ir nepieciešama, lai pārvaldītu ritekļa vai tīkla projekta paredzēto ekspluatācijas stāvokli visā tā aprites ciklā.

98. Tehniskā dokumentācija, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, jāatjaunina, ja tiek veiktas papildu verifikācijas pārbaudes (piemēram, verificēta atbilstība valsts noteikumiem, lai iegūtu papildu ekspluatācijas atļauju). Ja saņemta papildu atļauja, pieteikuma iesniedzējam jāinformē valsts drošības iestāde, kura piešķīra pirmo atļauju.

"EK" VERIFIKĀCIJAS DEKLARĀCIJA

99. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. pantu un Direktīvas 2004/49/EK 4. panta 3. un 4. punktu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par to, lai izmantošanas laikā riteklis vai apakšsistēma atbilstu visām pamatprasībām. Tas neskar citu iesaistīto dalībnieku atbildību (piemēram, "EK" verifikācijas deklarācijas parakstītāja atbildību). Ražotājiem, tehniskās apkopes veicējiem, vagonu turētājiem, pakalpojumu sniedzējiem un iepirkuma piešķīrējiem jānodrošina, ka to piegādātais ritošais sastāvs, iekārtas, piederumi, ierīces un pakalpojumi atbilst pamatprasībām un ka tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, ir norādīti to izmantošanas nosacījumi tā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un/vai infrastruktūras pārvaldītājs tos varētu droši izmantot.

100. Par to, lai nodrošinātu, ka apakšsistēmas savā paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī atļaujas piešķiršanas laikā pilnībā atbilst visu piemērojamo ES tiesību aktu pamatprasībām, ir atbildīgs tikai apakšsistēmas atļaujas pieteikuma iesniedzējs, kas izveido "EK" verifikācijas deklarāciju. Pamatojoties uz verifikāciju, ko veikusi paziņotā vai atbildīgā iestāde, un attiecīgā gadījumā pamatojoties uz apakšsistēmas vai ritekļa vispārējo novērtējumu, pieteikuma iesniedzējs deklarē, ka visas pamatprasības ir izpildītas. Tāpēc, ja vēlākā posmā rodas šaubas par to, vai apakšsistēma paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī atļaujas piešķiršanas laikā atbilst pamatprasībām, pieteikuma iesniedzējs, kurš ir parakstījis attiecīgo "EK" verifikācijas deklarāciju, jāuzskata par galveno atbildīgo personu.

101. Tādējādi ne attiecībā uz tipa apstiprinājumu, ne ekspluatācijas atļauju nevajadzētu uzskatīt, ka atbildība par to, lai nodrošinātu vai verificētu, ka apakšsistēma atbilst visām pamatprasībām, no pieteikuma iesniedzēja pāriet uz valsts drošības iestādi, kas piešķir apstiprinājumu vai atļauju.

102. Ja tiek apšaubīta apakšsistēmas atbilstība pamatprasībām tās paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī, valsts drošības iestādei, kura piešķir apstiprinājumu vai atļauju, jāuzņemas atbildība tikai par konkrētajiem uzdevumiem, kas saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 16. pantu uzticēti valsts drošības iestādei, kura pilda apstiprināšanas vai uzraudzības funkciju. Šis princips būtu jāatspoguļo valstu tiesību aktos saskaņā ar 58.–62. ieteikumu un 67. ieteikumu.

103. Neatkarīgi no verifikācijas, kurā pārbauda atbilstību SITS un valstu noteikumiem, un drošas integrēšanas verifikācijas, kas veikta saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. panta 1. punktu, pieteikuma iesniedzējs paraksta "EK" verifikācijas deklarāciju vienīgi uz savu atbildību. Tāpēc pieteikuma iesniedzējam jābūt procedūrai, ar ko nodrošina, ka tas ir ņēmis vērā un izpildījis visas pamatprasības un ievērojis visus piemērojamos ES tiesību aktus.

104. Neraugoties uz to, ka RN KDM sākotnēji netika izstrādāta šādam mērķim, pieteikuma iesniedzējs var izvēlēties izmantot RN KDM metodi, lai izpildītu daļu no saviem pienākumiem, proti, lai nodrošinātu, ka visas apakšsistēmas/ritekļa daļas visos aspektos un detaļās atbilst dzelzceļu sistēmas pamatprasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā.

105. Tāpat pieteikuma iesniedzējs var izvēlēties izmantot jebkādus citus attiecīgajos tiesību aktos paredzētus līdzekļus, lai nodrošinātu, ka visas apakšsistēmas vai ritekļa daļas atbilst dzelzceļa sistēmas pamatprasībām.

106. "EK" verifikācijas deklarācija aptver visus piemērojamos ES tiesību aktus. "EK" deklarācijas parakstītāja pienākums ir nodrošināt, lai minētie tiesību akti tiktu ievēroti, tostarp veikt atbilstības novērtējumu, un vajadzības gadījumā iesaistīt novērtēšanas iestādes, kā noteikts tiesību aktos.

107. Ja apstiprinājums vai atļauja attiecas uz ritekļiem vai tīkla projektu, kas sastāv vairāk nekā no vienas apakšsistēmas:

a) var būt vairāki pieteikuma iesniedzēji (viens iesniedzējs katrai apakšsistēmai), kuri katrs izveido "EK" verifikācijas deklarāciju par savu daļu, tostarp tās saskarnēm. Šādā gadījumā katrs pieteikuma iesniedzējs uzņemas atbildību par attiecīgo apakšsistēmu saskaņā ar savas "EK" verifikācijas deklarācijas tvērumu. Ražotājs vai līgumslēdzējs var apvienot šīs divas deklarācijas pieteikumā par ritekli vai tīkla projektu;

b) ritekļa tipa, individuāla ritekļa vai tīkla projekta ražotājs vai līgumslēdzējs var apvienot katras apakšsistēmas "EK" verifikācijas deklarācijas, kā aprakstīts Direktīvas 2008/57/EK V pielikumā, vienā ritekļa tipa,

individuāla ritekļa vai tīkla projekta "EK" verifikācijas deklarācijā. Šajā gadījumā viņš uz savu atbildību deklarē, ka attiecībā uz apakšsistēmām, kas veido konkrēto ritekļa tipu, individuālo ritekli vai tīkla projektu, ir veiktas attiecīgās verifikācijas procedūras un tās atbilst attiecīgo Eiropas Savienības tiesību aktu prasībām, tostarp visiem piemērojamiem valstu noteikumiem, un tādējādi viņš deklarē, ka pats riteklis vai tīkla projekts atbilst attiecīgo Eiropas Savienības tiesību aktu prasībām, tostarp visiem piemērojamiem valstu noteikumiem.

108. Attiecībā uz "EK" verifikācijas deklarācijas izveidi attiecīgajās SITS var būt atļauta daļēja atbilstība SITS, bet tikai tad, ja pašā SITS ir noteikts, ka dažas funkcijas, veiktspēja un saskarnes, kas vajadzīgas, lai izpildītu pamatprasības, konkrētos apstākļos nav obligātas.

109. Pieteikuma iesniedzējs var oficiāli vērsties pie kompetentās valsts drošības iestādes, lai saņemtu apakšsistēmas ekspluatācijas atļauju, tikai tad, kad ir apkopoti visi iepriekšējie pierādījumi un deklarācijas. Tomēr saskaņā ar atzīto labo praksi pieteikuma iesniedzējiem pēc iespējas agrāk neoficiāli jāsazinās ar valsts drošības iestādēm, lai būtu skaidras prasības, lomas un pienākumi, tvērums un izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi un lai vēlākā posmā nerastos šķēršļi.

PĀRVEIDOJUMU PĀRVALDĪBA

110. Attiecībā uz Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 2. punkta, 15. panta 3. punkta un 20. panta piemērošanu ikviens pārveidojums strukturālā apakšsistēmā jāanalizē un jākategorizē tikai kā viens no šādiem pārveidojumiem:

1) "aizstāšana saistībā ar tehnisko apkopi" un citas izmaiņas, kas nav novirze no tehniskās dokumentācijas, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai. Šādā gadījumā nav nepieciešama novērtēšanas iestādes verifikācija, nav jāinformē attiecīgā dalībvalsts un sākotnējā "EK" verifikācijas deklarācija paliek spēkā, un tajā netiek izdarītas izmaiņas;

2) izmaiņas, kas ir novirze no tehniskās dokumentācijas, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, un attiecībā uz ko var būt nepieciešamas jaunas pārbaudes (un tāpēc ir nepieciešama verifikācija atbilstīgi piemērojamiem atbilstības novērtēšanas moduļiem), bet tām nav ietekmes uz apakšsistēmas galvenajiem raksturlielumiem. Šādā gadījumā tehniskā dokumentācija, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, jāatjaunina un attiecīgā informācija pēc valsts drošības iestādes pieprasījuma jādara pieejama;

3) atjaunošana vai modernizācija (t. i., ievērojami nomaiņas darbi vai izmaiņas, par kurām jāinformē attiecīgā dalībvalsts), saistībā ar ko nav vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja; šajā kategorijā ietilpst pārveidojumi, kas ietver izmaiņas apakšsistēmas galvenajos raksturlielumos;

4) atjaunošana vai modernizācija (t. i., ievērojami nomaiņas darbi vai izmaiņas, par kurām jāinformē attiecīgā dalībvalsts), saistībā ar ko vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja.

Jāņem vērā, ka līgumslēdzēja vai ražotāja lēmumiem par izmaiņām apakšsistēmā, kuru pamatā ir iepriekš minētās četras kategorijas, jābūt pilnīgi neatkarīgiem no lēmuma par izmaiņu nozīmīgumu dzelzceļu sistēmā RN KDM nozīmē, ko pieņem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kurš veic izmaiņas savā sistēmas daļā. Lēmumi ietver dažādus dalībniekus dažādos apstākļos, un to pamatā ir dažādi lēmumu pieņemšanas kritēriji.

3. un 4. kategorijas pārveidojumi ir novirze no tehniskās dokumentācijas, kas pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, un tie ietekmē apakšsistēmas galvenos raksturlielumus.

111. Gan attiecībā uz apakšsistēmām, kas nodotas ekspluatācijā atbilstīgi Direktīvai 2008/57/EK, gan attiecībā uz apakšsistēmu, kas nodota ekspluatācijā iepriekš, juridiskās noteiktības un savstarpējās atzīšanas labad SITS jānorāda kritēriji, pēc kuriem nosaka, vai pārveidojumam ir ietekme uz apakšsistēmas galvenajiem raksturlielumiem un vai tas ietilpst 3. vai 4. kategorijā. Līdz šo kritēriju iekļaušanai SITS dalībvalstis tos var noteikt valsts līmenī.

112. Pārveidojumi vienmēr jāizvērtē, par atsauci ņemot apakšsistēmu vai ritekli atļaujas piešķiršanas brīdī. Vairāki nelieli pārveidojumi kopā var kļūt par būtisku pārveidojumu.

113. Ražotājiem vai līgumslēdzējiem pārveidojumi strukturālajās apakšsistēmās jāpārvalda, pamatojoties uz:

a) 110. ieteikumu; ražotājs vai līgumslēdzējs izvērtē, kuras kategorijas izmaiņas tās ir un vai ir jāinformē novērtēšanas iestādes vai dalībvalsts iestādes. Ja pārveidojumi ietilpst 110. ieteikuma 2.–4. kategorijā, kā rezultātā tiek izdarīts grozījums tehniskajā dokumentācijā, kura pievienota "EK" verifikācijas deklarācijai, vai tiek ietekmēts jau veiktās verifikācijas derīgums, ražotājam vai līgumslēdzējam, izdarot izmaiņas, saskaņā ar kritērijiem, kas noteikti Direktīvas 2008/57/EK V pielikuma 2. punktā ([1]), jānovērtē vajadzība pēc jaunas "EK" verifikācijas deklarācijas. Attiecībā uz 4. kategorijas pārveidojumiem dalībvalstij jālemj, cik lielā mērā projektam jāpiemēro SITS;

b) ja attiecībā uz konkrētu parametru SITS ir noteikts, ka jāizmanto RN KDM, SITS jānosaka apstākļi, kādos jāveic nozīmīguma novērtēšanas tests attiecībā uz konkrēto parametru;

c) tāpat attiecībā uz parametriem, kas ir būtiski drošas integrēšanas veikšanai kā daļai no atļaujas piešķiršanas procesa saskaņā ar 40. ieteikumu, nozīmīguma novērtēšanas tests jāveic attiecībā uz katru parametru, ņemot vērā apmēru, kādā izmaiņas skar paredzēto ekspluatācijas stāvokli.

114. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji katrs ir atbildīgi par savu dzelzceļu sistēmas daļu. Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 4. pantu tiem sava dzelzceļu sistēmas daļa jāpārvalda, izmantojot DPS. DPS attiecīgā gadījumā jāizmanto RN KDM.

115. Kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs sāk ritekļa vai apakšsistēmas izmantošanu, tam jāizmanto RN KDM un pirmām kārtām jānovērtē tas, cik nozīmīgas ir izmaiņas dzelzceļu sistēmas daļā, par kuru tas ir atbildīgs. Šajā procesā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāpievēršas šādiem jautājumiem:

a) attiecībā uz ritekļiem vai apakšsistēmām, ko (at-)sāk izmantot pēc pārveidojumiem un vajadzības gadījumā pēc atļaujas piešķiršanas: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot DPS, jānovērtē, vai ritekļa vai apakšsistēmas izmantošana rada izmaiņas, kam ir būtiska ietekme uz dzelzceļu sistēmu kopumā;

b) attiecībā uz izmaiņām apakšsistēmas vai ritekļa ekspluatācijā: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jāizvērtē, vai izmaiņām ir būtiska nozīme attiecībā uz DPS un, ja tām ir būtiska ietekme, – vai DPS aptver visu nozīmīgo risku kontroli, vai DPS ir jākoriģē;

c) attiecībā uz izmaiņām apakšsistēmas vai ritekļa tehniskajā apkopē: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot DPS, jāizvērtē, vai izmaiņas ir būtiskas, un, ja tās ir būtiskas, jānodrošina, ka TAAS tehniskās apkopes sistēmās un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja DPS tiek izdarītas attiecīgas korekcijas.

116. Valstu drošības iestādēm jāpārrauga izmaiņas, kas izdarītas ekspluatācijā esošajās apakšsistēmās, pārraugot attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības atļaujas un drošības sertifikātus. Šajā saistībā valstu drošības iestādēm jāpārrauga, vai ir pareizi piemērots 115. ieteikuma a), b) un c) punkts.

117. Ar šo atceļ Ieteikumu 2011/217/ES.

Šis ieteikums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 5. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC

([1]) Sk. atsevišķu priekšlikumu grozījumiem Direktīvas 2008/57/EK V pielikumā.