EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.7.2025.
COM(2025) 384 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kas ir paveikts, nodrošinot Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras darbību šajā sakarā

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kas ir paveikts, nodrošinot Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras darbību šajā sakarā

Ievads

Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā[1] 53. pantā noteikts, ka Komisijai ir jāziņo par to, kas kopš direktīvas stāšanās spēkā ir paveikts, nodrošinot Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (turpmāk tekstā – "Aģentūra") darbību šajā sakarā.

Šis ir pirmais šāda veida ziņojums, kas aptver laikposmu no 2016. gada 16. jūnija līdz 2024. gada 30. jūnijam.

Turklāt 53. panta 1. punktā ir noteikts, ka ziņojumā jāietver arī VII nodaļā minēto reģistru, proti, Eiropas ritekļu reģistra (*EVR*), Eiropas apstiprināto ritekļu tipu reģistra (*ERATV*) un infrastruktūras reģistra (*RINF*), ieviešanas un izmantošanas novērtējums, kā arī 7. pantā izklāstīto gadījumu analīze (t. i., gadījumi, kad savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) nepiemēro atsevišķiem projektiem).

Visbeidzot, minētajā direktīvā Komisijai tiek uzdots analizēt V nodaļas piemērošanu, proti, atļauju piešķīrēju struktūru, Aģentūras un/vai valstu drošības iestāžu (VDI) lēmumus par dzelzceļa ritekļu laišanu tirgū un stacionāru dzelzceļa iekārtu nodošanu ekspluatācijā un par Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) stacionāro lauka iekārtu projektu apstiprināšanu, ko veic Aģentūra. Novērtējumos īpaša uzmanība tiek pievērsta tam, kā darbojas starp Aģentūru un VDI noslēgtie sadarbības nolīgumi, kam būtu jāatvieglo kopīgu lēmumu pieņemšana.

Sīkāka informācija par Aģentūras darbībām un progresu, kas panākts dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības jomā, ir ietverta ziņojumos par drošību un savstarpēju izmantojamību, kuri Aģentūrai jāpublicē reizi divos gados saskaņā ar 35. panta 4. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regulā (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004[2].

Šā ziņojuma mērķis ir novērst Regulas (ES) 2016/796 82. pantā noteikto novērtēšanas un ziņošanas pienākumu dublēšanos, un Komisija tajā novērtēs, kā darbojas Aģentūra un duālā sistēma, ar kuru saskaņā VDI un Aģentūra izsniedz atļaujas, sertifikātus un apstiprinājumus.

Dalībvalstis Direktīvu (ES) 2016/797 transponēja trīs posmos. Saskaņā ar šīs direktīvas 57. panta 1. punktu pasākumi, kas bija nepieciešami, lai izpildītu minētajā pantā noteiktos pienākumus, bija jāpieņem līdz 2019. gada 16. jūnijam. Tomēr 57. panta 2. punktā dalībvalstīm bija paredzēta iespēja šo laikposmu pagarināt līdz 2020. gada 16. jūnijam, pirms

[1] OV L 138 26.5.2016., 44. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] OV L 138 26.5.2016., 1. lpp., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

tam par to paziņojot Komisijai un Aģentūrai. Īstenojot ar Covid-19 pandēmiju saistītos ārkārtas pasākumus, tika ieviests papildu transponēšanas termiņš – 2020. gada 31. oktobris. Komisija pārbaudīja, vai dalībvalstu paziņojumi par to, kā tās ir transponējušas Direktīvu (ES) 2016/797, ir pilnīgi. Pamatojoties uz pilnīguma pārbaužu rezultātiem, tika sāktas 13 pārkāpumu procedūras par nepaziņošanu. Pēc tam, kad lielākā daļa dalībvalstu bija paziņojušas par papildu tiesību aktiem, Komisija līdz 2025. gada maijam slēdza 12 no 13 procedūrām.

Sešās dalībvalstīs tika pabeigtas atbilstības pārbaudes par Direktīvas (ES) 2016/797 transponēšanu, ko papildināja *EU Pilot* anketas, kurās sniegtās atbildes Komisija pašlaik izvērtē. Pārējās dalībvalstīs pašlaik notiek tiesību aktu atbilstības pārbaudes, lai novērtētu atbilstību un nepieciešamību uzdot *EU Pilot* anketu aizpildīšanu vai uzsākt pārkāpumu procedūras.

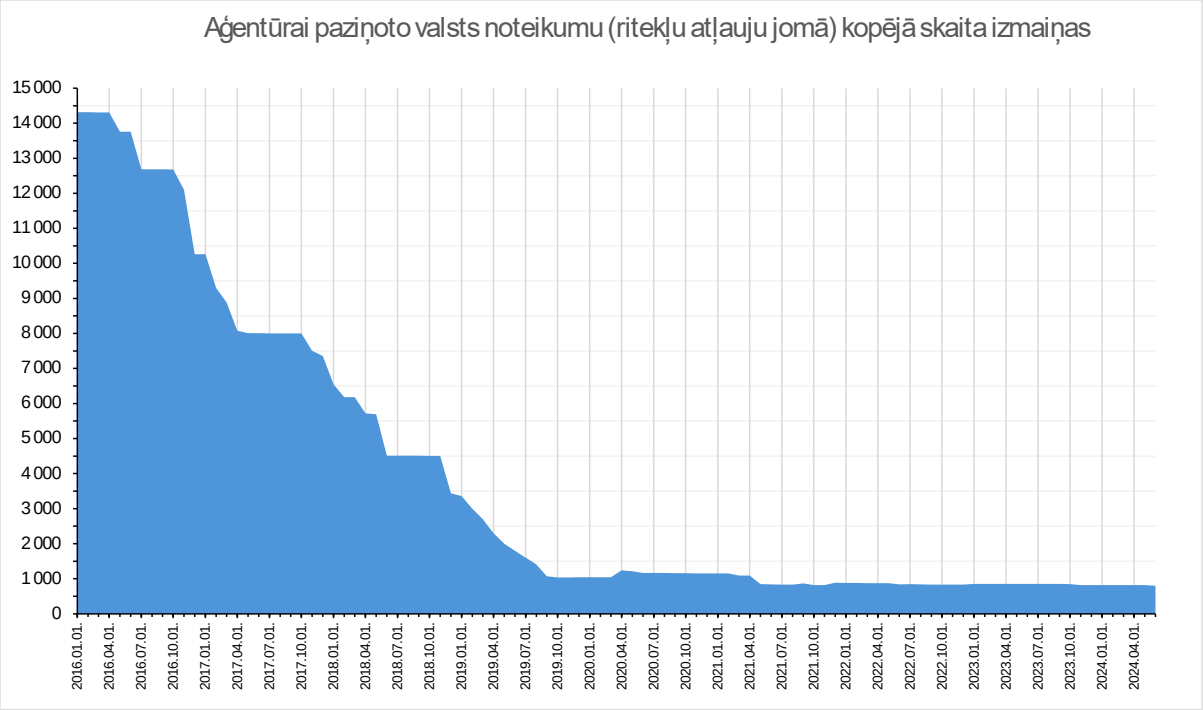
Līdz pārejas perioda beigām (2020. gada 31. oktobrim) Komisija, izmantojot citus darba virzienus, šā pirmā ziņojuma vajadzībām bija plaši apspriedusies ar attiecīgajām ieinteresētajām personām.

1. Valstu noteikumu atcelšana

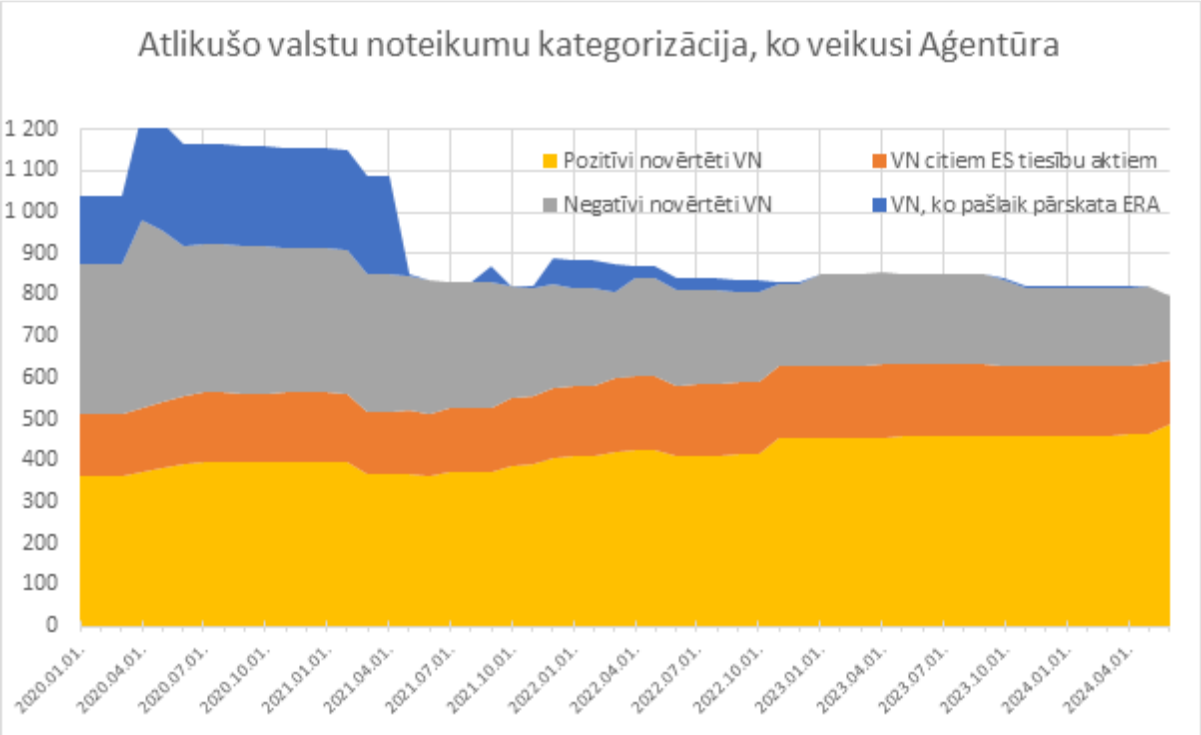
Aģentūra 2024. gada jūnijā aprēķināja, ka ES dalībvalstīs joprojām ir 796 valstu noteikumi, kas piemērojami dalībvalstīs saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 14. pantu, t. i., noteikumi, kuri attiecas uz ritekļu atļaujām un stacionārām iekārtām (iepriekš kopā saukti par valstu tehniskajiem noteikumiem), un šis skaits ir mazāks nekā 2016. gada janvārī – 13 459. Kopš 2016. gada panāktais progress virzībā uz to, lai atceltu valstu noteikumus par ritekļu atļaujām, ir sīkāk atspoguļots 1. attēlā, un sīkāka informācija par progresu kopš 2020. gada ir parādīta 2. attēlā. Jāatzīmē, ka valstu noteikumu sakārtošana joprojām ir sākuma stadijā. Tas nozīmē, ka dažās valstīs Aģentūra joprojām izvērtē pirmo noteikumu kopumu, par ko paziņots saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 14. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

Par valstu drošības noteikumiem, kas tiek ņemti vērā, kad Aģentūra izdod vienotos drošības sertifikātus (VDS), paziņo Komisijai un Aģentūrai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798[3] 8. pantu, un tāpēc tie neietilpst šā savstarpējās izmantojamības ziņojuma darbības jomā.

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/798 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/.



1. att.: progress, kas panākts saistībā ar valstu noteikumu, kas attiecas uz ritekļu atļaujām, atcelšanu laikposmā no 2016. gada janvāra līdz 2024. gada jūnijam (ES 28 dalībvalstis, ieskaitot Apvienoto Karalisti līdz 2019. gada beigām; avots: ERA)



2. att.: atlikušo valstu noteikumu, kas attiecas uz ritekļu atļaujām, sakārtošana laikposmā no 2020. gada janvāra līdz 2024. gada jūnijam, ES 27 dalībvalstis; avots: ERA

2. SITS pārskatīšana 2023. gadā

Pašlaik ar Komisijas regulām un īstenošanas regulām ir pieņemtas un pārskatītas 11 SITS. Šīs trīs funkcionālās un astoņas strukturālās SITS veido dzelzceļa apakšsistēmu tehnisko tiesisko regulējumu. Funkcionālās SITS ietver satiksmes nodrošināšanu un vadību (*OPE*[4]), pasažieru pārvadājumu telemātikas (t. i., datora/datorizētas) lietojumprogrammas (*TAP*[5]) un kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas (*TAF*[6]). Strukturālās SITS attiecas uz infrastruktūru (*INF*[7]), enerģiju (*ENE*[8]), drošību dzelzceļa tuneļos (*SRT*[9]), pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*[10]), lokomotīvēm un pasažieru ritošo sastāvu (*LOC&PAS*[11]), kravas vagoniem (*WAG*[12]), ritošā sastāva troksni (*NOI*[13]) un vilcienu vadību un signalizāciju (*CCS*[14]).

---

4 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu, OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

5 Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 (2011. gada 5. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu, OV L 123.5.2011., 11. lpp. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/.

6 Komisijas Regula (ES) Nr. 1305/2014 (2014. gada 11. decembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu, OV L 356.12.2014., 438. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/.

7 Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai, OV L 356.12.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/.

8 Komisijas Regula (ES) Nr. 1301/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai, OV L 356.12.2014., 179. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/.

9 Komisijas Regula (ES) Nr. 1303/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos, OV L 356, 12.12.2014., 394. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/.

10 Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/.

11 Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs", OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/.

12 Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 (2013. gada 13. marts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu, OV L 104, 12.4.2013., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/.

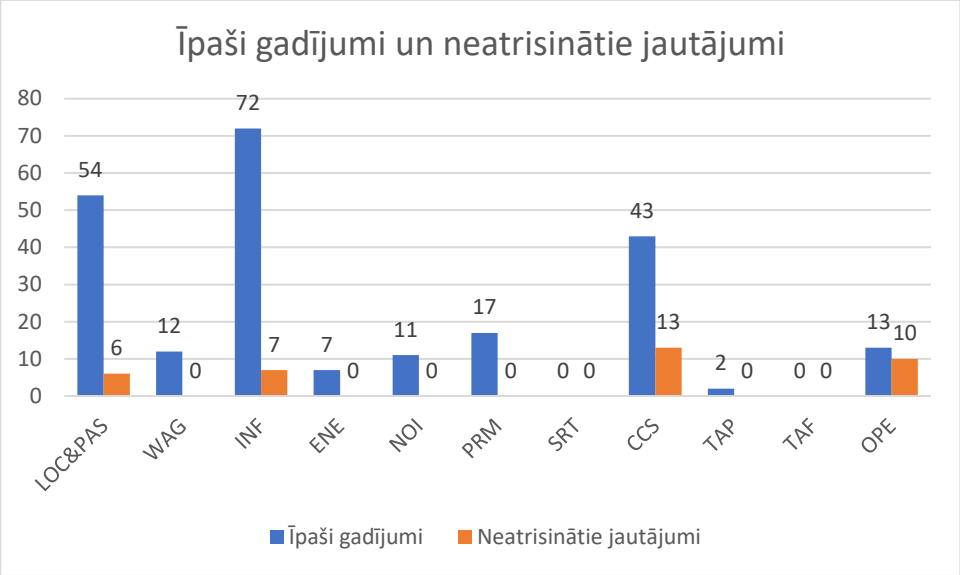
13 Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (2014. gada 26. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis", ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES, OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/.

14 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919, OV L 222, 8.9.2023., 380. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

Kopš 2016. gada jūnija ir bijuši divi nozīmīgi SITS pārskatīšanas cikli. Turklāt pēc plašām apspriedēm ar ieinteresētajām personām 2024. gada augustā Aģentūrai tika lūgts sniegt ieteikumus par turpmāku SITS pārskatīšanu (izklāstot daudzgadu plānu par gaidāmajiem SITS pārskatīšanas cikliem līdz 2030. gadam, lai sagatavotu SITS jaunām tehnoloģijām), slēgt jautājumus, kas joprojām nav atrisināti un kam joprojām ir piemērojami valstu noteikumi, un/vai pievienot jomas, kas nav pietiekami aptvertas iepriekšējās SITS versijās.

2019. gadā visas SITS tika pārskatītas[15], lai tās saskaņotu ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi. Padziļināta pārskatīšana tika veikta tikai attiecībā uz *OPE* SITS.

2023. gadā tika pārskatītas astoņas SITS, lai panāktu augstāku savstarpējas izmantojamības līmeni. Turklāt Komisijas regula par *CCS* SITS tika pārstrādāta, un tika grozītas Komisijas regulas par *LOC&PAS, WAG, OPE, INF, ENE* un *PRM* SITS. Kopsavilkums par īpašajiem gadījumiem un jautājumiem, kas pēc šīs pārskatīšanas joprojām nav atrisināti, ir sniegts 3. attēlā.



3. att.: īpašie gadījumi un neatrisinātie jautājumi katrai SITS līdz 2024. gada 30. jūnijam

a. *LOC&PAS, WAG, NOI* un *CCS* SITS

- Individuāla atļauja pasažieru vagoniem

2023. gadā tika pieņemti arī noteikumi par pasažieru vagoniem, kas ir līdzīgi spēkā esošajiem noteikumiem par Eiropas mēroga vienoto atļauju kravas vagoniem. Tajos ir izklāstītas SITS prasības, ar kurām saskaņā Aģentūra var izdot ritekļu atļaujas bez vajadzības sadarboties ar VDI, ja valsts noteikumos nav noteiktas papildu prasības, kas būtu jānovērtē. Prasības par elektromagnētisko savietojamību tika iekļautas Komisijas regulā par *LOC&PAS* SITS. Lai vēl vairāk saskaņotu elektromagnētiskās savietojamības prasības un vēl vairāk vienkāršotu atļaujas piešķiršanu, Komisijas regula par *CCS* SITS arī pilnvaro dalībvalstis paziņot Aģentūrai par

[15] Visu SITS hronoloģiskā tabula ir pieejama tīmekļa vietnē https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Tajā iekļauta sīkāka informācija par Komisijas īstenošanas regulām, ar kurām tika atjaunināta viena vai vairākas SITS.

specifikācijām, kas attiecas uz visām uzstādītajām stacionārajām lauka iekārtām vilcienu detektēšanai.

- Kravas vagonu nobraukšanas no sliedēm detektēšana un novēršana

Komisijas regulās par *LOC&PAS* un *WAG* SITS tika pievienotas papildu prasības attiecībā uz funkcijām, ar kurām detektē un novērš vilcienu nobraukšanu no sliedēm tādiem ritekļiem, kuri aprīkoti ar šādām tehnoloģijām. Tas palīdzēs palielināt dzelzceļa drošību, novēršot vai mazinot sekas, ko rada ritekļa nobraukšana no sliedēm.

- Trokšņa robežvērtības un kompozītmateriālu bremžu kluču novērtēšana savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī

Komisijas regulā par *NOI* SITS tiek piemērotas robežvērtības troksnim, ko rada vilcienu ekspluatācija stacionārā, iedarbināšanas un garāmbraukšanas režīmā, un troksnim mašīnista kabīnē. Tika noteiktas arī metodes kompozītmateriālu bremžu kluču akustiskās veiktspējas novērtēšanai, lai vēl vairāk samazinātu trokšņa emisiju, kā noteikts Direktīvā 2002/49/EK[16].

- Sistēma *CCS* SITS izmaiņu pārvaldībai (kļūdu labošana, vienota specifikāciju kopuma nodrošināšana, pilnīgas izpildes nodrošināšana)

Lai vēl vairāk veicinātu saskaņošanu un savstarpēju izmantojamību, izmantojot Eiropas vilcienu vadības un signalizācijas sistēmu, ar Komisijas regulu par *CCS* SITS tika ieviesti īpaši pārejas pasākumi kļūdu labošanai. Līdztekus versiju pārvaldībai, ietverot pielāgojumus esošajām augstākajām versijām, tika ieviests princips par vienotu specifikāciju kopumu. Turklāt iespēja tikai daļēji izpildīt *CCS* SITS tika atcelta un aizstāta ar īpašiem pārejas pasākumiem.

- *CCS* SITS uzlabojumi (*ATO, FRMCS* un *DAC* gatavība) un sistēmas versijas

Lai panāktu turpmāku dzelzceļa digitalizāciju, Komisijas regulai par *CCS* SITS tika pievienotas automatizētās vilcienu vadīšanas (*ATO*) esošās specifikācijas, kā arī nākotnes dzelzceļa mobilo sakaru sistēmas (*FRMCS*) saskarnes specifikācijas. Tika noteiktas arī papildu prasības attiecībā uz atbilstību pārejas periodā, lai nodrošinātu nākotnē pieejamo specifikāciju (pilns *FRMCS* specifikāciju kopums, digitālās automātiskās sakabes (*DAC*) specifikācijas) ātrāku integrēšanu.

b. *OPE* SITS

- Saziņas digitalizācija

Tika norādīti digitālie līdzekļi saziņai starp infrastruktūras pārvaldītājiem (IP) un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (DPU), t. i., maršrutu savietojamības pārbaudes, maršrutu apraksti un rokasgrāmatas. Komisijas regulā par *OPE* SITS tika noteikti arī attiecīgie īstenošanas termiņi.

---

[16] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību, OV L 189, 18.7.2002., 12.. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj.

2024. gada augustā Aģentūrai tika lūgts sīkāk precizēt digitālos līdzekļus cita veida saziņai. Tikmēr 2025. gadā plānotajā *TAP* un *TAF* SITS pārskatīšanā tiks precizēti arī digitālie līdzekļi saziņai, kas saistīta ar jaudas pārvaldību, satiksmes vadību un vilcienu sagatavošanu.

- Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (*ETCS*) ekspluatācijas noteikumi, signālzīmes un Eiropas norādījumi

Tika turpināta to ekspluatācijas noteikumu saskaņošana, kas saistīti ar *ETCS* 2. un 3. līmeņa ekspluatāciju, kas balstīta uz radiosakariem, bez pārklāšanās ar B klasi un gar dzelzceļa līniju izvietotajiem signāliem. Ar veiktajām izmaiņām tika ieviesti jauni ekspluatācijas noteikumi, kā arī citi noteikumi, kas izstrādāti, lai papildinātu spēkā esošos noteikumus.

Tika izveidota cieša sadarbība ar attiecīgajām standartizācijas grupām saskaņoto signālzīmju jomā (optimizētas esošās un pievienotas jaunas). Saskaņotās papildu signālzīmes tika iekļautas attiecīgajos *OPE* SITS ekspluatācijas noteikumos, norādot, kuras signālzīmes vēl nav definētas.

Reaģējot uz nozares vajadzībām, tika ieviests grozījums Eiropas norādījumā.

c. *INF* un *ENE* SITS

- Infrastruktūra

Tika paplašināta stacionāro iekārtu SITS (jo īpaši *ENE* un *INF*) darbības joma. Tagad, ja veic modernizāciju, kurai ir definēts veiktspējas kritērijs, modernizācijas shēmas ģeogrāfiskajā apgabalā ir jānodrošina pilnīga atbilstība šīm SITS. Iepriekš šāds pienākums nebija noteikts, – bija jānodrošina tikai daļēja atbilstība. Attiecīgais pasākums ir paredzēts, lai paātrinātu dzelzceļa infrastruktūras atbilstību SITS un palīdzētu uzlabot dzelzceļa tīklu savstarpējo izmantojamību, tādējādi izvairoties no jebkādiem ķēdes reakcijas ierobežojumiem attiecībā uz vilcienu ekspluatāciju.

ENE SITS tika ieviesti citi noteikumi, lai nodrošinātu vilces akumulatoru uzlādi un vairāku pantogrāfu izmantošanu.

d. *PRM* SITS

2023. gadā tika atjaunota prasība paziņotajām struktūrām veikt apmeklējumus uz vietas, lai pārbaudītu infrastruktūras apakšsistēmas, tā nodrošinot, ka *PRM* SITS tiek īstenota pareizi.

Tika ieviestas arī izmaiņas ekspluatācijas noteikumos, kas izklāstīti Komisijas regulā par *PRM* SITS, piemēram, ja pakalpojums tiek sniegts tikai tādā vilciena daļā, kas nav pieejama personām ratiņkrēslā, tas bez papildu maksas jāsniedz personām ratiņkrēslos vietā, kas paredzēta ratiņkrēsliem, izņemot gadījumus, kad pakalpojuma sniegšana šajā vietā nav iespējama. Ritošā sastāva apakšsistēmās durvju atrašanas signāls tika ieviests kā alternatīva durvju atvēršanas signālam ārpus vilciena. Vēl viens jauninājums ir iespēja atteikties no durvju aizvēršanās signāla, ja ir ieviestas alternatīvas (piemēram, gaismas aizkari, jutīgas malas), lai mazinātu traumu risku pasažieriem un vilciena apkalpei.

Tika pievienota arī ar vilcienu transportējama savstarpēji izmantojama ratiņkrēsla definīcija. Tajā ir aprakstīti ratiņkrēsla raksturlielumi, kas ļauj pasažierim pilnībā izmantot visas ratiņkrēslu lietotājiem paredzētā ritošā sastāva funkcijas.

e. Kombinētie pārvadājumi

Vairākas SITS tika grozītas attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem[17]. Šīs izmaiņas, kas atvieglo līniju kodifikāciju (*INF* SITS) saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/777[18] un attiecas uz kravas vagoniem un intermodālajām kravas vienībām (*ILU*), nosaka kopīgus saskaņotus noteikumus kombinēto pārvadājumu veikšanai.

Komisijas regulā par *WAG* SITS ir ietverta vispārēja prasība attiecībā uz *ILU* nostiprināšanas ierīcēm, lai nodrošinātu, ka pārvadāšanas laikā tās tiek pienācīgi nostiprinātas, tā novēršot nozaudēšanu vai bojājumus.

Komisijas regulā par *OPE* SITS tika iekļauti noteikumi par maršrutu savietojamības pārbaudēm un saistītie ekspluatācijas noteikumi, lai nodrošinātu, ka kombinētie pārvadājumi notiek droši un efektīvi.

Kopumā izmaiņu mērķis ir atvieglot kombinētos pārvadājumus, pieņemot pārredzamus noteikumus un prasības līniju, kravas vagonu un *ILU* kodifikācijai, kā arī kombinēto pārvadājumu veikšanai. Tas palīdzēs uzlabot kombinēto pārvadājumu veikšanas efektivitāti un drošību un samazināt administratīvo slogu operatoriem.

3. *TAP* un *TAF* SITS funkciju īstenošana

Lai panāktu bezpapīra dzelzceļa pārvadājumus, ir svarīgi ieviest dzelzceļa telemātikas lietojumprogrammas.

TAF un *TAP* SITS pārskatīšanu paredzēts pabeigt 2025. gadā. Tas nodrošinās saskaņotību starp kravas pārvadājumu un pasažieru pārvadājumu kopīgajiem aspektiem, ievērojot vienotu regulu par telemātikas SITS, kas atbalstīs datu kopīgošanu attiecībā uz:

1) jaudas un satiksmes pārvaldību, kā arī vilcienu sagatavošanu;
2) kravas vagonu un to pārvadājumu pārvaldību;
3) dzelzceļa biļešu pārdošanu un pasažieru informēšanu.

Vēl viens mērķis ir stiprināt Aģentūras kā par telemātikas sistēmām atbildīgās iestādes lomu un nodrošināt gaidāmās regulas par telemātikas SITS izpildi, piemērojot īstenošanas termiņus, kā arī uzraudzības un atbilstības novērtēšanas sistēmu, ko pārrauga Aģentūra.

Kamēr nav ieviesti juridiski saistoši īstenošanas termiņi, ģenerālplāni nodrošina pamatu telemātikas funkciju īstenošanai nozares līmenī. *TAP* SITS[19] un *TAF* SITS[20] ģenerālplāni, kas

---

[17] Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm, OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/.

[18] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu, OV L 139I, 27.5.2019., 312. lpp., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

[19] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

[20] https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

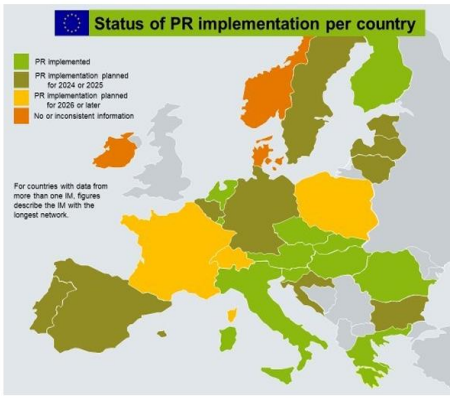
izdoti 2013. gadā, paredz, ka īstenošana attiecībā uz 3. punktu ir jāpabeidz līdz 2020. gadam un attiecībā uz 1. un 2. punktu – līdz 2021. gadam.

Regulas (ES) 2016/796 23. pantā noteikts, ka Aģentūrai jāpalīdz Komisijai uzraudzīt telemātikas lietojumprogrammu specifikāciju ieviešanu. Attiecīgi Aģentūra apkopo un publicē gada progresa ziņojumu par to funkciju īstenošanu, kuras ir noteiktas Komisijas regulās par *TAP* un *TAF* SITS. Šā ziņojuma 1. tabulā ir uzsvērta ar jaudu un satiksmes pārvaldību saistīto galveno funkciju īstenošanas uzraudzība. Infrastruktūras pārvaldītāju (IP), kravas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu (KDPU) un pasažieru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu (PDPU) īstenošanas rādītāji ir atspoguļoti Aģentūras 2023. gada stāvokļa ziņojumos[21] par *TAF* un *TAP* SITS īstenošanu.

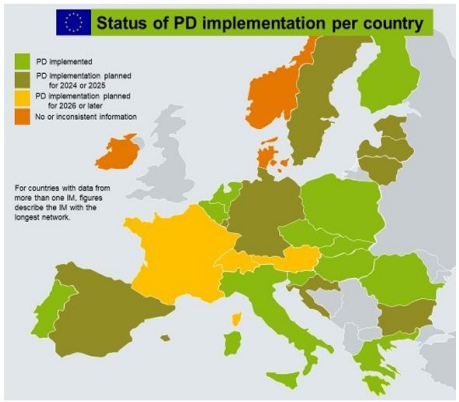
Saskaņā ar piemērojamajiem *TAF*/*TAP* SITS ģenerālplāniem jaudas pārvaldības atbalsta funkciju īstenošanas atskaites punkti IP un KDPU gadījumā bija 2017. gads un PDPU gadījumā – 2018. gads.

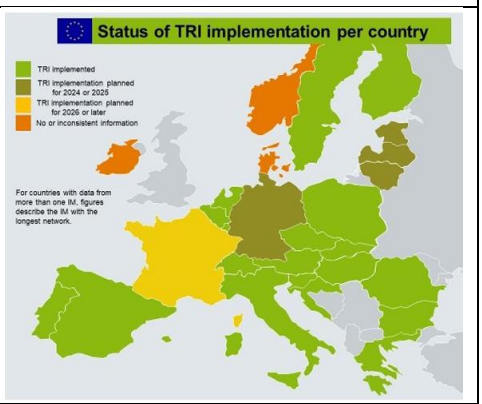
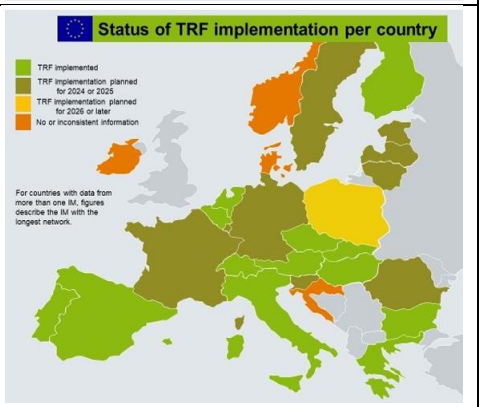
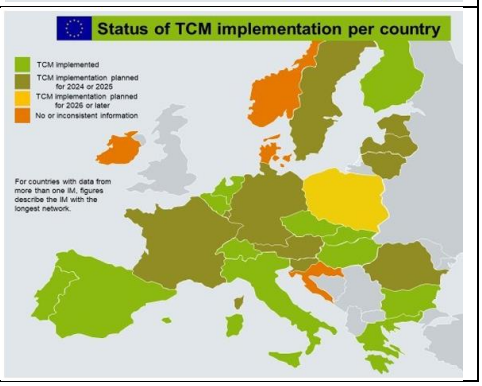
1. tab.: ar jaudas un satiksmes pārvaldību saistīto pamatfunkciju īstenošana

Apzīmējumi, kas attiecas uz visām kartēm, kurās attēlots īstenošanas statuss katrā valstī: i) zaļa – īstenota, ii) tumši zaļa – plānota 2024. vai 2025. gadā, iii) dzeltena – īstenošana plānota 2026. gadā vai vēlāk, iv) sarkana – informācijas nav vai tā ir nekonsekventa. Ja attiecībā uz valsti ir pieejami dati par vairāk nekā vienu IP, skaitļi raksturo IP ar garāko tīklu.

	Īstenošanas statuss	**IP īstenošanas prognoze**
	Jaudas pārvaldība	
Ceļa pieprasījums (*PR*)	IP: 43 % īstenoti KDPU 35 % īstenoti PDPU 41 % īstenoti	

[21] Aģentūras 2023. gada stāvokļa ziņojumi par *TAF*/*TAP* SITS īstenošanu: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	Īstenošanas statuss	IP īstenošanas prognoze
	Jaudas pārvaldība	
Ceļa informācija (*PD*)	IP: 51 % īstenoti KDPU 43 % īstenoti PDPU 47 % īstenoti	

	Īstenošanas statuss	Īstenošanas prognoze
	Satiksmes pārvaldība	
Vilciena kustības informācija (*TRI*)	IP: 61 % īstenoti KDPU 51 % īstenoti PDPU 56 % īstenoti	
Vilciena prognožu informācija (*TRF*)	IP: 49 % īstenoti KDPU 38 % īstenoti PDPU 40 % īstenoti	
Vilciena sastāvs (*TCM*)	IP: 53 % īstenoti KDPU 48 % īstenoti PDPU 48 % īstenoti	

Lai gan sistēmiska kavēšanās ietekmēja īstenošanu, būtu jāuzsver, ka IP saistības, kas apkopotas Aģentūras 2022. gada apsekojumā, apliecina to, ka lielākā daļa funkciju, kas atbalsta jaudas pārvaldību un satiksmes vadību, bija jāīsteno un jāpabeidz 2024. un 2025. gadā, t. i., laikā līdz 2026. gada grafika periodam.

4. Reģistru (*EVR, EARTR, RINF*) ieviešana

a. *EVR*

Lai nodrošinātu, ka dzelzceļa ritekļi, ko ekspluatē vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ir izsekojami un to vēsture ir reģistrēta, ar Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantu tika ieviesti īpaši ritekļu reģistri. Direktīvā noteikts, ka katrai dalībvalstij ir jāuztur valsts ritekļu reģistrs un tas jādara pieejams attiecīgajām ieinteresētajām personām, tai skaitā Aģentūrai. Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2018/1614[22] ir noteiktas specifikācijas Eiropas ritekļu reģistram (*EVR*), kas aizstās Eiropas centralizēto ritekļu virtuālo reģistru (*ECVVR*). Tas nozīmē, ka decentralizētu valstu ritekļu reģistru vietā, kas darīti pieejami, izmantojot kopīgu Aģentūrā bāzētu meklēšanas un tulkošanas programmu, ritekļu reģistrācijas datus tagad centralizēti mitinās Aģentūra. Šim risinājumam ir vairākas priekšrocības, jo tas samazina tehnisko sarežģītību un administratīvo slogu. Tajā pašā laikā tas palielina datu pieejamību un kvalitāti, likvidējot dubultus ierakstus.

EVR pilnvērtīgi sāka darboties 2021. gada novembrī. Līdz 2024. gada 25. jūnijam 17[23] no 25 attiecīgajām dalībvalstīm un Norvēģija bija migrējušas no *ECVVR* uz centralizēti administrēto *EVR* sistēmu. Francija izmanto *EVR*, bet tās dati netiek glabāti centralizēti. Paturot to prātā, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību, *ECVVR* tiks regulāri izmantota, līdz būs pabeigta datu migrācija. Kopumā *ECVVR*/*EVR* ir reģistrēti vairāk nekā 1,2 miljoni ritekļu (ieskaitot derīgus, apturētus un izņemtus ritekļus).

2. tabulā sniegts pārskats par ritekļiem ar *ECVVR*/*EVR* reģistrētu derīgu/aktīvu statusu pēc ritekļa tipa (dati izgūti 2024. gada jūnijā). Paredzams, ka *ECVVR*/*EVR* iekļautie ritekļi veido 80 % vai vairāk ritekļu.

2. tab.: ritekļi ar derīgu reģistrāciju, kas iekļauti ECVVR/EVR (2024. gada jūnijs)

Ritekļu kategorija	Ritekļu skaits (derīga reģistrācija)
Vilces ritekļi – dīzeļlokomotīve	11 287

[22] Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

[23] Beļģija, Bulgārija, Čehija, Grieķija, Itālija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Nīderlande, Austrija, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovēnija, Slovākija, Somija un Zviedrija.

Vilces ritekļi – manevru dīzeļlokomotīve	6108
Vilces ritekļi – elektrolokomotīve	14 623
Vilces ritekļi – manevru elektrolokomotīve	602
Vilces ritekļi – dīzeļvilciena sekcija	17 285
Vilces ritekļi – elektrovilciena sekcija (izņemot ātrgaitas)	58 982
Vilces ritekļi – elektrovilciena sekcija (ātrgaitas)	13 487
Vilces ritekļi – dažādi	6895
Vilces ritekļi – īpašais riteklis	18 316
Vilces ritekļi – specializēts piekabināmais vagons	2540
Kravas vagons	637 260
Piekabināmie pasažieru ritekļi – ritekļi iekšzemes satiksmei	30 855
Piekabināmie pasažieru ritekļi – hermētiski ritekļi ar gaisa kondicionēšanu	4834
Piekabināmie pasažieru ritekļi – dienesta ritekļi	10 371
Pavisam kopā	**833 445**

Avots: ECVVR/EVR

Tāpat kā citu Aģentūras reģistru gadījumā, datu ticamība ir atkarīga no tā, cik precīza, pilnīga un atjaunināta ir sniegtā informācija. Tas ir īpaši svarīgi, sasaistot/savietojot informāciju no vairākiem reģistriem.

b. *ERATV*

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 48. pantu *ERATV* reģistrā[24] ir iekļauti dati par atļautajiem ritekļu tipiem. Tā kopējās tehniskās specifikācijas ir noteiktas Komisijas Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES[25] par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru. Kopš 2013. gada janvāra darbojas *ERATV*, ko mitina Aģentūra. *ERATV* dati kļūst publiski pieejami pēc tam, kad atļaujas piešķirēja struktūra (VDI vai Aģentūra) tos ir iesniegusi.

ERATV ir paredzēts izmantot kopā ar citiem reģistriem un datubāzēm, it īpaši ar *EVR* (šā ziņojuma 4.a iedaļa) un *RINF* (šā ziņojuma 4.c iedaļa). Ja riteklis ir reģistrēts ritekļu reģistrā, ir jānorāda tā apstiprinātā ritekļa tipa (vai versijas, vai varianta) identifikators *ERATV* (tipa ID), kuram tas atbilst, ja tas ir pieejams. Šis tipa ID ļauj ritekļa tehniskos parametrus izgūt no *ERATV*.

ERATV ir iekļautas vairāk nekā 6000 tipa atļauju. Tāpat kā citu Aģentūras reģistru gadījumā, datu ticamība ir atkarīga no tā, cik atjaunināta un pilnīga ir sniegtā informācija. Aģentūra nav atbildīga un saucama pie atbildības par informāciju, kas iesniegta un publicēta *ERATV*. Paredzams, ka datu kvalitāte būs augsta, jo sniegtās ziņas tiek pārbaudītas ritekļu atļauju piešķiršanas procesos.

---

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] Komisijas Īstenošanas lēmums (2011. gada 4. oktobris) par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

c. Infrastruktūras reģistrs (*RINF*)

RINF galvenais mērķis ir atsauces datubāzes veidā darīt pieejamus ES dzelzceļa infrastruktūras tīkla raksturlielumus. Tādējādi *RINF* ir galvenais IT rīks dzelzceļa tīklu raksturlielumu un spēju raksturošanai visā Eiropā. Tas ir noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā un reglamentēts ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/777[26]. Datorizētā kopējā lietotājsaskarne jeb *CUI*, kas ir šā reģistra pamatā un kas vienkāršo infrastruktūras datu vaicājumus, ir publiski pieejama kopš 2015. gada marta[27].

Līdz 2024. gada sākumam datubāzē bija ievadīts vismaz viens tehniskais parametrs par aptuveni 92 % dalībvalstu[28] dzelzceļa tīklu. Kopš 2021. gada 1. janvāra daži parametri ir obligāti līniju posmiem (*SoL*) un ekspluatācijas punktiem (*OP*); tagad to pabeigtības līmenis ir attiecīgi 78 % un 83 %.

Tāpat kā citās datubāzēs, lietderības pamatā ir datubāzē iekļauto datu pilnīgums.

RINF datu ticamība ir atkarīga no ievadīto datu precizitātes, par ko atbild IP. Tika konstatēts, ka šī precizitāte ir mainīga. Precizitāte ir būtiska, lai datubāze būtu efektīva (ieguldījuma atdeve) un DPU varētu izpildīt savus pienākumus, piemēram, attiecībā uz ritekļa un maršruta savietojamības pārbaudēm un maršruta apraksta apkopojumiem.

5. SITS nepiemērošanas gadījumi

Laikposmā no 2016. gada 16. jūnija līdz 2024. gada 30. jūnijam Komisija no ES dalībvalstīm[29] un Norvēģijas saņēma 273 pieprasījumus nepiemērot SITS noteikumus. Šo lietu sadalījums pa gadiem ir parādīts 1. attēlā. Septiņos (pilnos kalendārajos) gados līdz Direktīvas (ES) 2016/797 pieņemšanai, t. i., laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam, tika iesniegti 102 pieprasījumi par nepiemērošanu. Septiņos (pilnos kalendārajos) gados kopš direktīvas pieņemšanas šis skaits ir vairāk nekā divkāršojies, un laikposmā no 2017. līdz 2023. gadam tika iesniegti 228 pieprasījumi par nepiemērošanu. Tajā pašā laikposmā to pieprasījumu skaits, kuros kā pamatojums norādīts izstrādes beigu posms (*ASD*), arī vairāk nekā divkāršojās (no 80 uz 169), savukārt pieprasījumi, kas pamatoti ar ekonomisko dzīvotspēju, četrkāršojās (no 12 uz 51 – sk. 4. attēlu). Turklāt tajā pašā laikposmā ar *CCS* SITS saistīto pieprasījumu skaits palielinājās seškārtīgi – no 25 uz 163 (5. attēls). Šīs izmaiņas ievērojami palielināja Komisijas dienestu un Aģentūras darba slodzi, jo bija jāapstrādā pieteikumi un pieprasījumi par ekonomisko dzīvotspēju saistībā ar Komisijas īstenošanas lēmumiem.

---

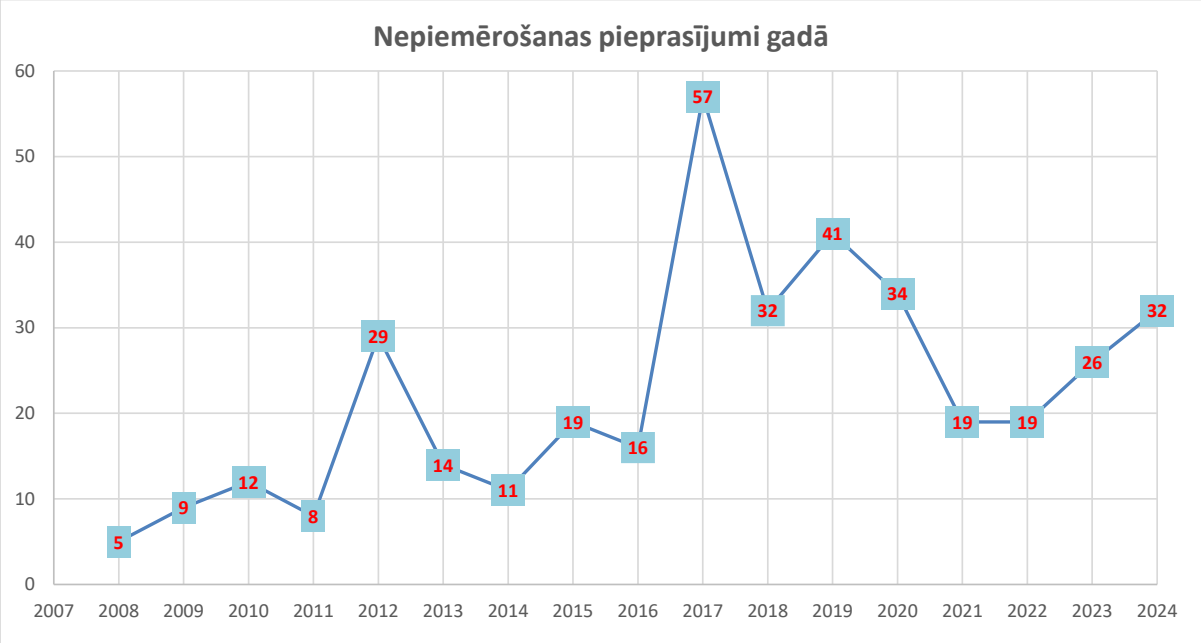
[26] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu, OV L 139I, 27.5.2019., 312. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/.

[27] https://data-interop.era.europa.eu.

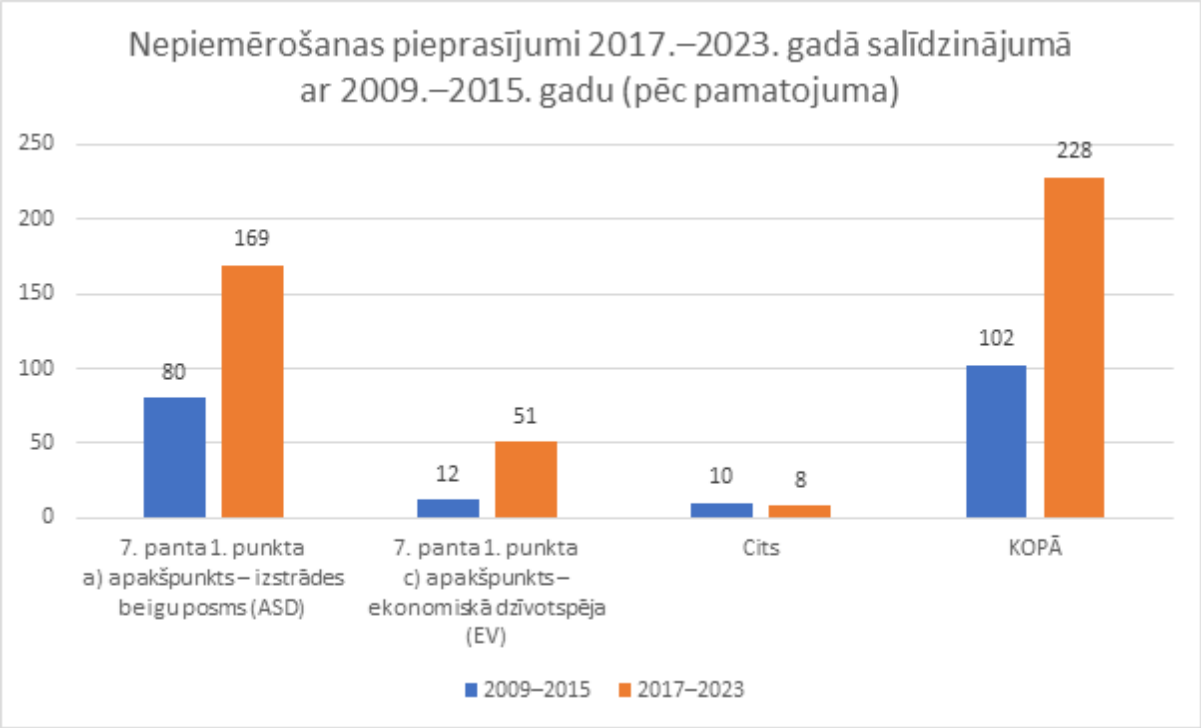
[28] ES 27 dalībvalstis, neskaitot Īriju, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, *Report on railway safety and interoperability in the EU 2024*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

[29] Ieskaitot Apvienoto Karalisti līdz 2021. gadam. Skaitļi atspoguļo datus par visu 2016. gadu; trīs no šiem 16 pieteikumiem par nepiemērošanu tika saņemti pirms ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes stāšanās spēkā.

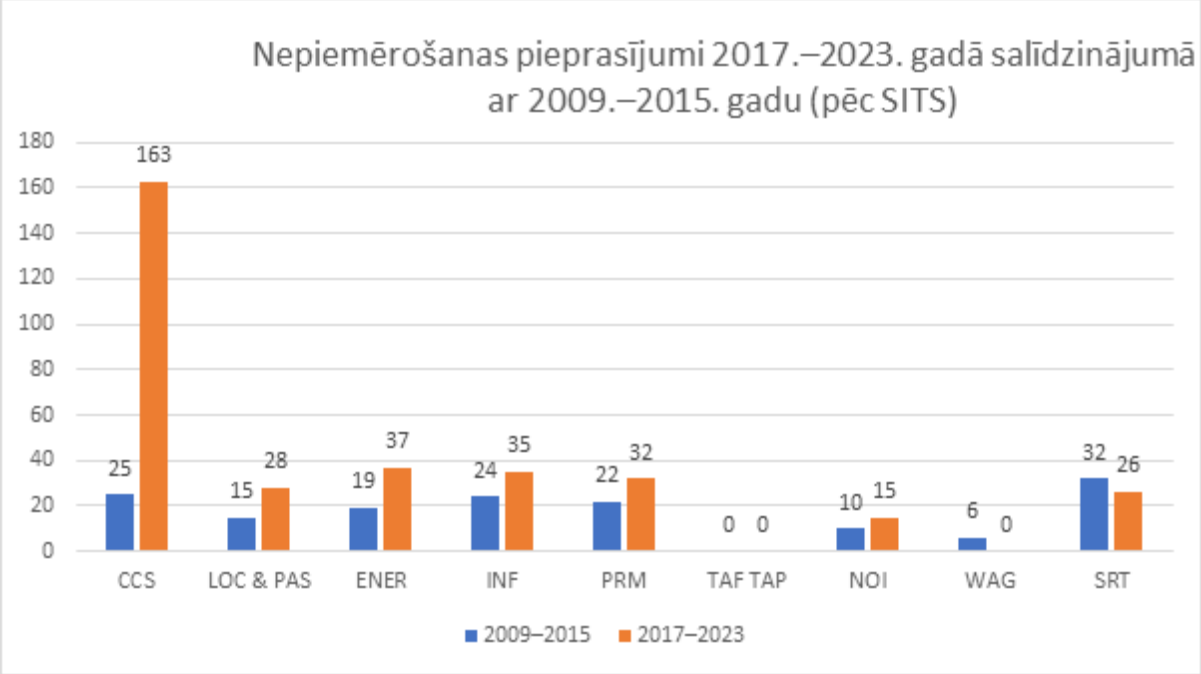
Kopš Direktīvas (ES) 2016/797 pieņemšanas lielākā daļa lietu attiecas uz *CCS* SITS komponentu nepiemērošanu (6. attēls). Kopējais lietu un ar *CCS* saistīto pieteikumu un pieprasījumu skaita pieaugums saistībā ar *ASD* (7. attēls) sasniedza maksimumu 2017., 2019. un 2024. gadā. Tas sakrīt ar ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes pieņemšanu 2016. gadā un svarīgu SITS pakešu pieņemšanu 2019. un 2023. gadā. Pieprasījumi par nepiemērošanu dažādās dalībvalstīs atšķiras (8. attēls), un tas tikai daļēji ir tāpēc, ka valstu dzelzceļa tīklu lielums ir atšķirīgs.



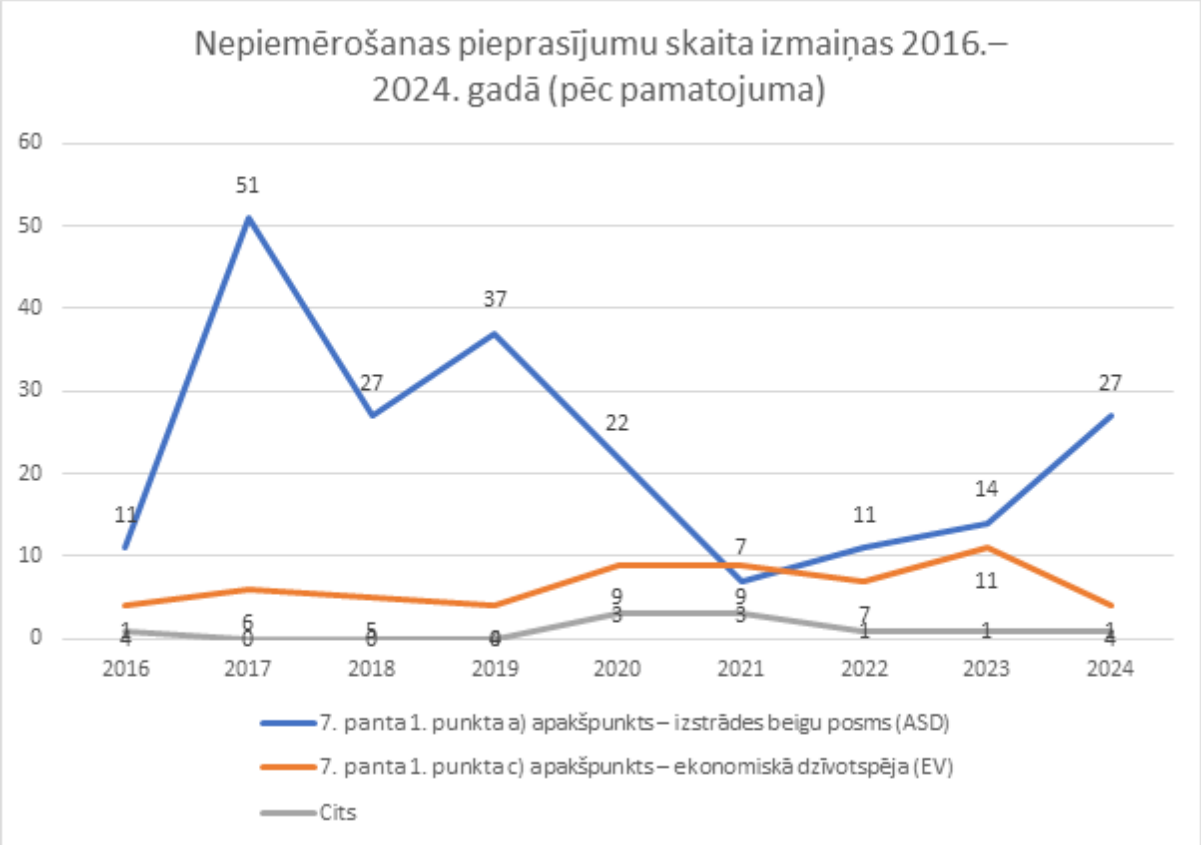
4. att.: nepiemērošanas pieprasījumi gadā (2016.–2024. gads; 2024. gada dati ietver pieprasījumus, kas iesniegti līdz 30. jūnijam)



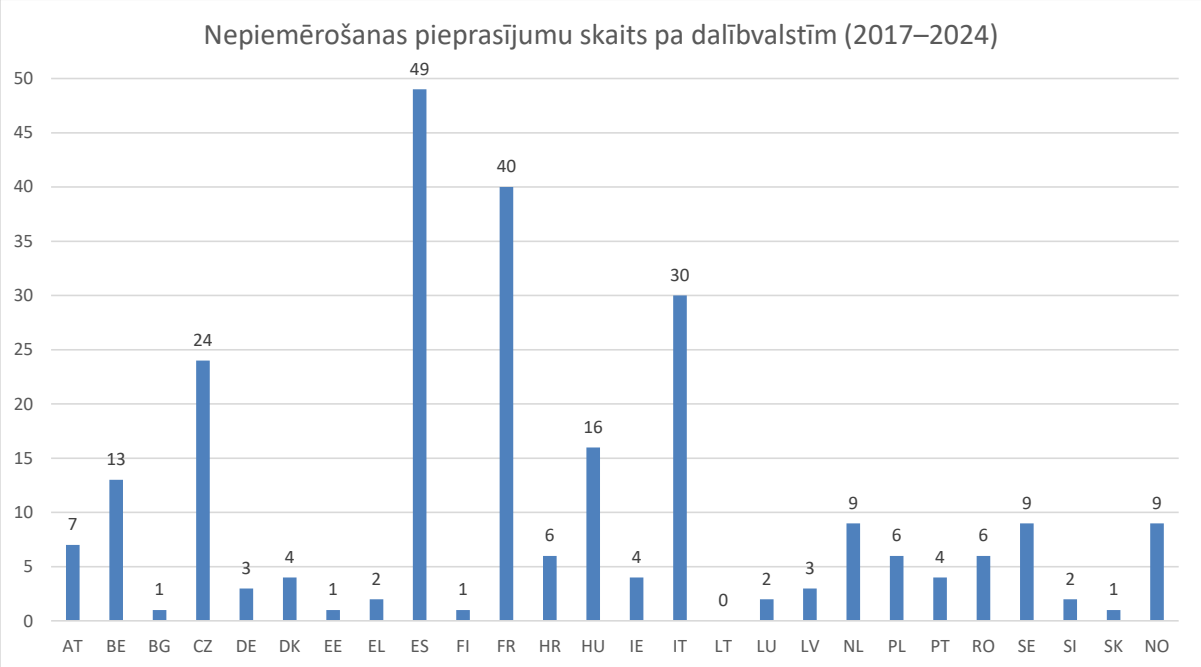
5. att.: 2017.–2023. gada nepiemērošanas pieprasījumi salīdzinājumā ar 2009.–2015. gadu (pēc pamatojuma)



6. att.: nepiemērošanas pieprasījumi 2017.–2023. gadā salīdzinājumā ar 2009.–2015. gadu (pēc SITS)



7. att.: nepiemērošanas pieprasījumi sadalījumā pa SITS un gadiem (2016.–2024. gads; 2024. gada dati ietver pieprasījumus, kas iesniegti līdz 30. jūnijam)



8. att.: nepiemērošanas pieprasījumi sadalījumā pa ES 27 dalībvalstīm un Norvēģiju (2017.–2024. gads; 2024. gada dati ietver pieprasījumus, kas iesniegti līdz 30. jūnijam).

6. Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) lēmumi: atļaujas laist tirgū ritekļu tipus un ritekļus, *ERTMS* lauka iekārtu apstiprinājumi

Kad stājās spēkā ceturtā dzelzceļa tiesību aktu pakete, Aģentūra kļuva atbildīga par atļauju izsniegšanu dzelzceļa ritekļu laišanai tirgū. Tas galvenokārt attiecas uz lokomotīvēm, pasažieru vagoniem un kravas vagoniem. Attiecībā uz lokomotīvēm un pasažieru vilcieniem jāiesniedz pieteikums Aģentūrai atļaujas saņemšanai, ja izmantošanas telpa aptver vairāk nekā vienu dalībvalsti. Ja ritekļa izmantošanas telpa aptver tikai vienu dalībvalsti, pieteikuma iesniedzēji var izvēlēties vērsties vai nu Aģentūrā, vai attiecīgajā valsts dzelzceļa iestādē.

Līdz 2024. gada 30. jūnijam Aģentūra bija saņēmusi 7825 ritekļu atļauju pieteikumus, tai skaitā 872 tipa atļauju pieteikumus un 6953 pieteikumus atļaujām, kas saistītas ar atbilstību tipam (3. tabula). Šie skaitļi ietver 198 priekšiesaistes pieprasījumus (11 pieprasījumus attiecībā uz atļaujām, kas saistītas ar atbilstību tipam, un 187 – tipa atļaujām). Attiecībā uz ritekļiem, ko izmanto tikai vienā dalībvalstī, lielākā daļa pieteikumu iesniedzēju joprojām izvēlas pieteikumu par atļaujas saņemšanu iesniegt valsts iestādei, bet daži pieteikuma iesniedzēji vienkārši vēršas pie Aģentūra, tādējādi pilnībā izmantojot vienotu kontaktpunktu visām atļaujām neatkarīgi no izmantošanas telpas.

3. tab.: ERA un VDI apstrādāto ritekļu atļauju pieteikumu skaits laikposmā no 2019. gada jūnija līdz 2024. gada jūnijam (avots: vienotais kontaktpunkts)

	ERA		**VDI**	
	Atļaujas pieteikumu skaits	**Priekšiesaistes pieprasījumu skaits**	**Atļaujas pieteikumu skaits**	**Priekšiesaistes pieprasījumu skaits**
Atļauja, kas saistīta ar atbilstību tipam	6942	11	4383	13
Tipa atļauja	685	187	1174	235
Kopā	**7627**	**198**	**5557**	**248**
	7825		**5805**	

7. VDI lēmumi: atļauja nodot ekspluatācijā stacionāras iekārtas, tai skaitā *ERTMS* lauka iekārtas

VDI ir atbildīgas par stacionāro iekārtu (infrastruktūras, energoapgādes un vilcienu vadības un signalizācijas apakšsistēmu lauka iekārtu) ekspluatācijas atļaušanu. Tomēr pirms jebkādiem uzaicinājumiem iesniegt piedāvājumus, kas attiecas uz *ERTMS* lauka iekārtām, Aģentūra pārbauda, vai izskatāmie tehniskie risinājumi pilnībā atbilst attiecīgajām SITS un tādējādi ir pilnībā savstarpēji izmantojami *ERTMS* lauka iekārtu apstiprināšanas procesā.

2024. gada jūnijā tika iesniegti 125 pieteikumi. Kopš 2019. gada ir izdoti 19 apstiprinājumi. 65 % pieteikumu attiecas uz *ETCS* un 26 % – uz Globālās mobilo sakaru sistēmas dzelzceļam (*GSM-R*) iekārtām, bet atlikušie 9 % pieteikumu attiecas uz visu *ERTMS*, t. i., gan *ETCS*, gan *GSM-R*.

Ņemot vērā Direktīvas (ES) 2016/797, tai skaitā tās 18. panta, transponēšanas atšķirības un dalībvalstu dažādās pieejas ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas procesā, Komisija un Aģentūra pašlaik pārbauda, vai ir jāizdod papildu norādījumi saskaņotākai pieejai.

8. Sadarbības nolīgumi, kas noslēgti starp Aģentūru un VDI

Sadarbības nolīgumi ir nolīgumi starp Aģentūru un VDI. Tie nodrošina, ka savlaicīgi un visaptveroši tiek pieņemti sarežģīti Aģentūras lēmumi, kas aptver gan Eiropas, gan valstu drošības un savstarpējās izmantojamības noteikumu atbilstības novērtējumus. Ir divu veidu sadarbības nolīgumi:

- obligāti sadarbības nolīgumi ar VDI;
- brīvprātīgi sadarbības nolīgumi (pazīstami kā ekspertu grupas (*PoE*) nolīgumi).

Obligāto nolīgumu pamatā ir Regulas (ES) 2016/796 76. pants. Tie reglamentē uzdevumu sadali starp Aģentūru un VDI attiecībā uz vienoto drošības sertifikātu (*SSC*) un ritekļu atļauju (RA) izdošanu. Šie nolīgumi ietver detalizētus noteikumus par to, kā valstu iestādes katru dienu sadarbojas ar Aģentūru attiecībā uz lēmumiem par RA un *SSC* izdošanu.

Turklāt brīvprātīgie *PoE* sadarbības nolīgumi nodrošina juridisku platformu īpašo zināšanu apmaiņai un ekspertu norīkošanai uz VDI vai Aģentūru, lai novērtētu konkrētus *SSC* vai RA pieteikumus.

Aģentūra ir parakstījusi obligātus sadarbības nolīgumus ar visām 25 ES dalībvalstu VDI un Norvēģijas VDI. Tā ir arī noslēgusi nolīgumu ar Ziemeļīrijas VDI par RA, rīkojoties ES kompetences ietvaros saskaņā ar ES un Apvienotās Karalistes izstāšanās līgumu. Turklāt Aģentūra ir parakstījusi brīvprātīgus sadarbības nolīgumus ar 18 ES dalībvalstu VDI[30], kā arī nolīgumus ar Šveici un Norvēģiju.

9. Secinājums

Kopš Direktīvas (ES) 2016/797 pieņemšanas 2016. gada maijā ir panākts ievērojams progress virzībā uz Eiropas dzelzceļa lielāku savstarpēju izmantojamību, par ko liecina 2019. un 2023. gada SITS pārskatīšana, *ERA* kopīgo Eiropas dzelzceļa reģistru pārvaldība un sadarbības nolīgumi, kas noslēgti starp Aģentūru un VDI. Tomēr šķēršļi joprojām pastāv. Piemēram, tas, ka ir palielinājies to pieprasījumu skaits, kuros tiek lūgts nepiemērot SITS noteikumus, it īpaši attiecībā uz *ERTMS*, norāda uz grūtībām pilnībā īstenot *CCS* SITS. Praksē reģistrus nelabvēlīgi ietekmē zems digitalizācijas līmenis. Atšķirības Direktīvas (ES) 2016/797 transponēšanā un VDI atlikušie neatkarīgie pienākumi, ko tās pilda, veicot savus ES dzelzceļa tīkla atļauju piešķiršanas uzdevumus, joprojām liecina par valstu atšķirībām, kuras būtu labāk jāsaskaņo, lai nodrošinātu tīkla efektivitāti un samazinātu ekspluatācijas izmaksas par labu Eiropas dzelzceļa lietotājiem un nozarēm.

[30] Beļģija, Dānija, Vācija, Igaunija, Īrija, Grieķija, Spānija, Francija, Latvija, Luksemburga, Ungārija, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija, Somija un Zviedrija.