Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B**

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2008/57/EK

(2008. gada 17. jūnijs)

par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā

(pārstrādāta)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Direktīva 2009/131/EK (2009. gada 16. oktobris)	L 273	12	17.10.2009.
►**M2**	Komisijas Direktīva 2011/18/ES (2011. gada 1. marts)	L 57	21	2.3.2011.
►**M3**	Komisijas Direktīva 2013/9/ES (2013. gada 11. marts)	L 68	55	12.3.2013.
►**M4**	Komisijas Direktīva 2014/38/ES (2014. gada 10. marts)	L 70	20	11.3.2014.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2008/57/EK

(2008. gada 17. jūnijs)

par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā

(pārstrādāta)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. un 156. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

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

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Padomes Direktīvā 96/48/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ([3]) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ([4]) ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/50/EK ([5]) tika izdarīti būtiski grozījumi. Tā kā tagad ir veikti jauni grozījumi, skaidrības un vienkāršības labad būtu jāpārstrādā minētās direktīvas, lai to noteikumus apvienotu vienā tekstā.

(2) Lai nodrošinātu Savienības iedzīvotājiem, uzņēmējiem, kā arī reģionu un vietējo pašvaldību iestādēm iespēju pilnībā izmantot priekšrocības, kas rodas, izveidojot telpu bez iekšējām robežām, būtu lietderīgi cita starpā uzlabot atsevišķo valstu dzelzceļu tīklu savstarpējus savienojumus un savstarpēju izmantojamību, kā arī piekļuvi šiem tīkliem, īstenojot jebkurus vajadzīgos pasākumus tehnisko normu saskaņošanas jomā, kā paredzēts Līguma 155. pantā.

([1]) OV C 256, 27.10.2007., 39. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2007. gada 11. decembra Nostāja un Padomes 2008. gada 14. maija Lēmums.
([3]) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK (OV L 41, 2.6.2007., 63. lpp.).
([4]) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/32/EK.
([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/50/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.).

▼B

(3) Parakstot 1997. gada 12. decembrī Kioto pieņemto protokolu, Eiropas Savienība ir apņēmusies samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. Lai panāktu šo mērķi, ir jāmaina dažādu transporta veidu samērs un līdz ar to jāpalielina dzelzceļa transporta konkurētspēja.

(4) Kopienas stratēģija, iekļaujot vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības apsvērumus tās transporta politikā, priekšplānā izvirza vajadzību samazināt transporta ietekmi uz vidi.

(5) Vilcienu komerciālā ekspluatācija dzelzceļu tīklā nav iedomājama jo īpaši bez infrastruktūras un ritekļu parametru ideālas saderības, kā arī bez dažādu infrastruktūras objektu pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu informācijas un sakaru sistēmu efektīva savstarpēja savienojuma. No šīs saderības un savstarpējiem savienojumiem ir atkarīga pārvadājumu efektivitāte, drošība, kvalitāte un to izmaksas, kā arī dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība vispār.

(6) Dalībvalstu pienākums ir nodrošināt to drošības, higiēnas un patērētāju aizsardzības noteikumu izpildi, kas attiecas uz dzelzceļu tīkliem kopumā, projektējot, būvējot, nododot ekspluatācijā un ekspluatējot šos dzelzceļus.

(7) Pastāv nozīmīgas atšķirības starp valstu normatīvajiem aktiem un starp iekšējiem noteikumiem un tehniskajām specifikācijām, ko piemēro dzelzceļa uzņēmējsabiedrības, jo tajos atspoguļojas katras valsts dzelzceļa nozarei raksturīgās īpatnības un tie paredz konkrētus gabarītus, ierīces un īpašus parametrus. Šie apstākļi neļauj vilcieniem netraucēti kursēt pa visu Kopienas dzelzceļu tīklu.

(8) Laika gaitā šo apstākļu dēļ katrā valstī ir izveidojusies ļoti cieša saikne starp dzelzceļa rūpniecību un dzelzceļa uzņēmējsabiedrībām, kas traucē panākt šo tirgu patiesu atvēršanu. Lai veicinātu to konkurētspēju pasaules mērogā, šai rūpniecības nozarei ir vajadzīgs atvērts, konkurētspējīgs Eiropas tirgus.

(9) Tādēļ būtu lietderīgi visā Kopienā noteikt pamatprasības, kas būtu piemērojamas tās dzelzceļu sistēmai.

▼B

(10) Lai sasniegtu šos mērķus, Padome ir veikusi pirmo pasākumu, 1996. gada 23. jūlijā pieņemot Direktīvu 96/48/EK. Pēc tam Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu 2001/16/EK.

(11) Savstarpējas izmantojamības īstenošanu ir ietekmējis tas, ka spēkā stājušās šādas direktīvas – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/12/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību ([1]), Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/13/EK (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ([2]), un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju ([3]). Tāpat kā attiecībā uz citiem transporta veidiem, paplašinot piekļuves tiesības, jāveic attiecīgie saskaņošanas pasākumi. Tāpēc savstarpēja izmantojamība jāīsteno visā tīklā, pakāpeniski paplašinot Direktīvas 2001/16/EK ģeogrāfisko piemērošanas jomu. Jāpaplašina arī Direktīvas 2001/16/EK juridiskais pamats, tajā iekļaujot Līguma 71. pantu, uz kuru pamatojas Direktīva 2001/12/EK.

(12) Izstrādājot savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS), ir pierādījies, ka jāprecizē pamatprasību saistība ar SITS, no vienas puses, un ar Eiropas standartiem un citiem normatīviem dokumentiem, no otras puses. Jo īpaši būtu jānošķir tie standarti vai to daļas, kas ir obligāti, lai īstenotu šajā direktīvā noteiktos mērķus, no "saskaņotajiem" standartiem, kas izstrādāti atbilstīgi jaunajai pieejai attiecībā uz saskaņošanu un standartizāciju.

(13) Parasti Eiropas specifikācijas izstrādā, ievērojot jauno pieeju attiecībā uz tehnisko saskaņošanu un standartizāciju. Tās dod iespēju izdarīt pieņēmumu par šajā direktīvā noteikto būtisko prasību ievērošanu, jo īpaši attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem un saskarnēm. Šīs Eiropas specifikācijas vai to attiecīgās daļas nav obligātas, un SITS uz tām nevar sniegt tiešas norādes. Atsauces uz šīm Eiropas specifikācijām publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, bet dalībvalstis publicē atsauces uz valsts standartiem, ar kuriem Eiropas standartus transponē.

([1]) OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.
([2]) OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.
([3]) OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/58/EK (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.).

▼B

(14) Dažos gadījumos SITS var būt tieša norāde uz Eiropas standartiem vai specifikācijām, ja tas ir noteikti vajadzīgs šīs direktīvas mērķu īstenošanai. Šādai tiešai norādei ir sekas, kas jāprecizē. Jo īpaši šie Eiropas standarti vai specifikācijas kļūst obligāti no savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju piemērošanas dienas.

(15) SITS ir noteikti visi nosacījumi, kam ir jāatbilst savstarpējas izmantojamības komponentam, un procedūra, kas jāievēro, novērtējot atbilstību. Turklāt jāprecizē, ka attiecībā uz visiem komponentiem ir jāveic atbilstības un piemērotības lietošanai novērtēšanas procedūra, kas norādīta attiecīgajā SITS, un par tiem ir jāiegūst attiecīgais sertifikāts.

(16) Izstrādājot jaunas SITS, vienmēr jāizvirza mērķis nodrošināt savietojamību ar esošo apstiprināto sistēmu. Tas palīdzēs veicināt dzelzceļa transporta konkurētspēju un novērst nevajadzīgas papildu izmaksas, prasot aktualizēt un atjaunot esošās apstiprinātās apakšsistēmas, lai nodrošinātu savietojamību ar iepriekšējām sistēmām. Izņēmuma gadījumā, ja nav iespējams nodrošināt savietojamību, SITS var izveidot sistēmu, kas nepieciešama, lai noteiktu, vai esošā apakšsistēma ir no jauna jāapstiprina, kā arī attiecīgos termiņus.

(17) Drošības apsvērumu dēļ ir jāpieprasa dalībvalstīm, lai tās visiem ekspluatācijā nodotajiem ritekļiem piešķir identifikācijas kodu. Pēc tam ritekļi jāreģistrē valsts ritekļu reģistrā. Šiem reģistriem jābūt pieejamiem visām dalībvalstīm un dažām Kopienas ekonomikā iesaistītajām pusēm. Attiecībā uz datu formātu šiem reģistriem jābūt saskanīgiem. Tāpēc uz tiem būtu jāattiecina kopīgas ekspluatācijas un tehniskās specifikācijas.

(18) Būtu jānosaka procedūra, kas jāievēro gadījumā, kad apakšsistēmai piemērojamās būtiskās prasības attiecīgajās SITS vēl nav noteiktas sīkāk. Šādā gadījumā par atbilstības novērtēšanas un pārbaudes procedūrām vajadzētu būt atbildīgām paziņotajām iestādēm, kas minētas Direktīvas 96/48/EK un Direktīvas 2001/16/EK 20. pantā.

▼B

(19) Atšķirības starp ātrgaitas un parasto dzelzceļu sistēmām neattaisno divu atsevišķu direktīvu pastāvēšanu. Savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanas procedūras ir līdzīgas abās sistēmās, tāpat kā procedūras, kas jāievēro savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu sertifikācijai. Pamatprasības ir gandrīz vienādas, tāpat kā sistēmas dalīšana apakšsistēmās, kas ir jāiekļauj tehniskajās specifikācijās. Turklāt, tā kā vilcieniem jābūt iespējai brīvi kursēt gan ātrgaitas, gan parastajos dzelzceļu tīklos, abu sistēmu tehniskās specifikācijas lielā mērā pārklājas. Izstrādājot SITS, atklājās, ka dažās apakšsistēmās vienu SITS var izmantot gan vienā, gan otrā sistēmā. Tāpēc būtu jāapvieno Direktīva 96/48/EK un Direktīva 2001/16/EK.

(20) Direktīvā 2004/50/EK bija paredzēts pakāpeniski paplašināt Direktīvas 2001/16/EK darbības jomu līdz ar jauno SITS pieņemšanu vai spēkā esošo SITS pārskatīšanu. Kad šī direktīva stāsies spēkā, tās darbības jomā būs gan Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu tīkli, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ([1]), gan ritekļi, kas piemēroti kursēšanai pa šo tīklu ceļiem. Ja ietekmes novērtējums liecinās par ekonomisku ieguvumu, direktīvas darbības jomu pakāpeniski paplašinās, iekļaujot tajā visus tīklus un visus ritekļus.

(21) Ņemot vērā šo pakāpeniskuma principu, novēršot šķēršļus dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai, un laiku, kas būs vajadzīgs SITS ieviešanai, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu situāciju, kad dalībvalstis pieņem jaunas tiesību normas vai sāk projektus, kas veicina pašreizējās sistēmas dažādību.

(22) Pakāpeniskuma principa ieviešana atbilst dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības mērķim un konkrētajām vajadzībām; šai sistēmai dalībvalstīs raksturīga novecojusi infrastruktūra un ritekļi, kuru pielāgošanai vai atjaunošanai ir vajadzīgas prāvas investīcijas, turklāt būtu īpaši jāraugās, lai nenodarītu ekonomiskus zaudējumus dzelzceļam, kas nāktu par labu citiem transporta veidiem.

([1]) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

▼B

(23) Eiropas Parlamenta 1999. gada 10. marta normatīvajās rezolūcijās par dzelzceļa tiesību aktu kopumu uzsvērts, ka dzelzceļa nozares pakāpeniskai atvēršanai jānotiek, vienlaikus veicot, cik vien iespējams, ātrus un efektīvus tehniskās saskaņošanas pasākumus.

(24) Padome 1999. gada 6. oktobra sanāksmē ir aicinājusi Komisiju piedāvāt stratēģiju dzelzceļa transporta savstarpējas izmantojamības uzlabošanai un sastrēgumu samazināšanai, lai nekavējoties novērstu tehniskus, administratīvus un ekonomiskus šķēršļus tīklu savstarpējai izmantojamībai, vienlaikus nodrošinot augstu drošības līmeni, kā arī attiecīgā personāla apmācību un kvalifikāciju.

(25) Ievērojot Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ([1]), jāatvieglo dzelzceļa uzņēmējsabiedrību piekļuve dalībvalstu dzelzceļa tīkliem, kas savukārt nav iespējams bez infrastruktūras, iekārtu, ritošā sastāva, kā arī vadības un ekspluatācijas sistēmu savstarpējas izmantojamības, kas skar arī personāla kvalifikāciju un higiēnas un darba drošības apstākļus, kuri ir nepieciešami aplūkojamo apakšsistēmu ekspluatācijai un apkopei un ikvienas SITS ieviešanai. Šīs direktīvas mērķis tomēr nav tieši vai netieši saskaņot darba apstākļus dzelzceļa nozarē.

(26) Ņemot vērā dzelzceļu sistēmas apjomu un sarežģītību, praktisku iemeslu dēļ ir bijusi vajadzība sadalīt to šādās apakšsistēmās: infrastruktūra, vadība un kontrole un signalizēšana, enerģētika, ritošais sastāvs, darbības un satiksmes vadība, tehniskā apkope un telemātikas izmantošana pasažieru un kravu pārvadājumiem. Katrai no šīm apakšsistēmām ir jānosaka pamatprasības un tehniskās specifikācijas visas Kopienas mērogā, jo īpaši komponentiem un saskarnēm, lai panāktu atbilstību šīm pamatprasībām. Šo pašu sistēmu iedala stacionāros un mobilos līdzekļos: ietverot, no vienas puses, tīklu, kas sastāv no līnijām, stacijām, termināļiem un dažāda veida stacionāra aprīkojuma, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un nepārtrauktu sistēmas darbību, un, no otras puses – visus ritekļus, kas pārvietojas šajā sistēmā. Tādēļ šajā direktīvā ar jēdzienu "riteklis" saprot vienu apakšsistēmu ("ritošais sastāvs") un, ja nepieciešams, ar vienu vai vairāku citu apakšsistēmu daļām (galvenokārt "vadības un kontroles un signalizēšanas" un "enerģētikas" apakšsistēmas daļām, kuras atrodas riteklī).

([1]) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2007/58/EK.

▼B

(27) Dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības noteikumu izpilde nedrīkstētu radīt nepamatotus šķēršļus esošā dzelzceļu tīkla saglabāšanai katrā dalībvalstī no izmaksu un ieguvumu viedokļa, tajā pašā laikā neatsakoties no mērķa panākt savstarpēju izmantojamību.

(28) SITS ietekmē arī dzelzceļa transporta izmantošanas nosacījumus, tādēļ jāapspriežas ar lietotājiem par jautājumiem, kas tos skar.

(29) Īpašos gadījumos katrai konkrētai dalībvalstij būtu jāļauj nepiemērot dažas SITS saistībā ar savstarpēju izmantojamību, ja pastāv kārtība, kā nodrošināt to, ka šie izņēmumi ir pamatoti. Saskaņā ar Līguma 155. pantu Kopienai, veicot pasākumus savstarpējas izmantojamības jomā, jāņem vērā projektu varbūtējā ekonomiskā dzīvotspēja.

(30) SITS noteikšanai un piemērošanai dzelzceļu sistēmai nebūtu jākavē tehnoloģiski jauninājumi, kuru mērķis ir veicināt saimniecisko darbību.

(31) Būtu jāizmanto dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība, jo īpaši pārvadājot kravas, lai radītu nosacījumus vēl lielākai dažādu transporta veidu savstarpējai izmantojamībai.

(32) Lai izpildītu iepirkumu procedūras attiecīgos noteikumus dzelzceļa nozarē, un jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK ([1]), līgumslēdzējiem subjektiem būtu jāietver tehniskās specifikācijas pamatdokumentos vai katra atsevišķa līguma noteikumos. Šim nolūkam jāizstrādā Eiropas specifikāciju kopums, lai uz to varētu atsaukties šajās tehniskajās specifikācijās.

(33) Kopienas interesēs būtu radīt starptautisku standartizācijas sistēmu, kas spēj izstrādāt standartus, kurus reāli izmantotu starptautiskas tirdzniecības subjekti un kuri atbilstu Kopienas politikas prasībām. Tādēļ Eiropas standartizācijas organizācijām jāturpina sadarbība ar starptautiskajām standartizācijas organizācijām.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 213/2008 (OV L 74, 15.3.2008., 1. lpp.).

▼B

(34) Līgumslēdzējiem subjektiem jānosaka papildu prasības, kas ir vajadzīgas Eiropas specifikāciju vai citu standartu papildināšanai. Šīm specifikācijām būtu jāatbilst pamatprasībām, kuras ir saskaņotas Kopienas mērogā un kuras jāizpilda dzelzceļu sistēmai.

(35) Procedūrās, ar ko reglamentē komponentu atbilstības vai to piemērotības lietošanai novērtējumu, būtu jāizmanto Padomes Lēmumā 93/465/EEK ([1]) noteiktie moduļi. Iespēju robežās, lai sekmētu dzelzceļa rūpniecības attīstību, būtu lietderīgi izstrādāt kārtību, kas paredz kvalitātes nodrošināšanas shēmas izmantošanu.

(36) Komponentu atbilstība galvenokārt skar to izmantošanas jomu, nodrošinot sistēmas savstarpēju izmantojamību, nevis tikai to brīvu apriti Kopienas tirgū. Būtu jānovērtē svarīgāko komponentu piemērotība lietošanai no drošības, pieejamības vai sistēmas ekonomiskuma viedokļa. Tādēļ ražotājam nav jāpiestiprina *CE* marķējums komponentiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas noteikumi. Ja ir novērtēta atbilstība un/vai piemērotība lietošanai, vajadzētu pietikt ar ražotāja atbilstības deklarāciju.

(37) Ražotājiem tomēr ir pienākums piestiprināt *CE* marķējumu noteiktām sastāvdaļām, lai apliecinātu to atbilstību citiem Kopienas noteikumiem, kas uz tiem attiecas.

(38) Kad SITS stāsies spēkā, noteikts savstarpējās izmantojamības komponentu skaits jau ir laists tirgū. Būtu jāparedz pārejas periods, lai varētu integrēt minētos komponentus apakšsistēmā, pat ja tie nav pilnā mērā atbilstīgi minētajai SITS.

(39) Dzelzceļu sistēmas apakšsistēmām būtu jāpiemēro verifikācijas procedūra. Šādas verifikācijas mērķis ir ļaut valsts iestādēm, kuras piešķir atļauju, ar kuru sankcionē nodošanu ekspluatācijā, pārliecināties, ka rezultāti, kas gūti, veicot projektēšanu, būvniecību un nodošanu ekspluatācijā, atbilst spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kā arī tehniskajiem un ekspluatācijas noteikumiem. Tās mērķis ir arī nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret ražotājiem dažādās valstīs. Tādēļ jāizstrādā viens vai vairāki moduļi, pēc kuriem noteikt principus un nosacījumus, kas piemērojami apakšsistēmu "EK" verificēšanai.

(40) Pēc apakšsistēmas nodošanas ekspluatācijā būtu jāpārliecinās, ka šī apakšsistēma tiek izmantota un uzturēta kārtībā saskaņā ar attiecīgajām pamatprasībām. Saskaņā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos (Dzelzceļa drošības direktīva) ([2]) par šo prasību ievērošanu ir atbildīgs infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa uzņēmums, katrs attiecībā uz savām apakšsistēmām. Dalībvalstis var pārbaudīt šo prasību ievērošanu tad, kad tās piešķir drošības sertifikātus un drošības atļaujas saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 10. un 11. pantu.

([1]) Padomes Lēmums 93/465/EEK (1993. gada 22. jūlijs) par atbilstības novērtējuma procedūru dažādu posmu moduļiem un noteikumiem par to, kā piestiprina *CE* atbilstības zīmi, un ko paredzēts izmantot tehniskās saskaņošanas direktīvās (OV L 220, 30.8.1993., 23. lpp.).

([2]) OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

▼B

(41) Attiecībā uz ritekļiem būtu jāprecizē procedūra to nodošanai ekspluatācijā, ņemot vērā jauno definīciju – "ritekļi", kas sastāv no vienas vai vairākām apakšsistēmām. Turklāt, tā kā direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK attiecas uz jaunām un modernizētām apakšsistēmām un Direktīva 2004/49/EK attiecas uz ritekļiem, kurus jau izmanto, visi noteikumi attiecībā uz dzelzceļa ritekļu ekspluatācijas atļauju piešķiršanas procedūrām būtu jāiekļauj šajā direktīvā. Turklāt, ņemot vērā, ka jāsekmē ritekļu nodošana ekspluatācijā un jāsamazina administratīvais slogs, būtu jāpievieno atļaujas piešķiršanas procedūra ritekļu tipiem. Lai sekmētu šo procedūru un palīdzētu noteikt ritekļu tipus, Eiropas Dzelzceļa aģentūrai (turpmāk – "Aģentūra") būtu jāizveido un jāuztur apstiprinātu ritekļu tipu Eiropas reģistrs.

(42) Pieredze rāda, ka šādas procedūras īstenošana valsts līmenī bieži ir sarežģīta un atkarīga no atšķirīgām valsts prasībām, kam trūkst pārredzamības vai kas pat atkārtojas. Tādējādi minētā procedūra ir arī nopietns šķērslis jaunu dzelzceļa uzņēmumu veidošanai, jo īpaši kravas pārvadājumu nozarē. Tāpēc būtu jāveic pasākumi, lai paskaidrotu un vienkāršotu ritekļu atļaušanas procedūru. Pirmkārt, būtu jāievieš vispārējs princips, ka ar vienu atļauju pietiek visā Kopienas dzelzceļa tīklā. Otrkārt, SITS atbilstīgu ritekļu atļaušanas procedūrai vajadzētu būt vienkāršākai un ātrākai nekā SITS neatbilstīgu ritekļu gadījumā. Treškārt, pēc iespējas vairāk būtu jāizmanto savstarpējas atzīšanas princips – ja riteklis kādā dalībvalstī jau ir nodots ekspluatācijā, citas dalībvalstis nedrīkst izmantot valsts noteikumus, lai piemērotu nevajadzīgas prasības un liekas pārbaudes, ja vien tās nav noteikti nepieciešamas, lai pārbaudītu ritekļa tehnisko atbilstību attiecīgajam tīklam. Šajā nolūkā būtu jāklasificē un jāsalīdzina pēc kontrolsaraksta valstu noteikumi, lai noteiktu, kādā apmērā valstu noteikumus var pasludināt par ekvivalentiem attiecībā uz prasībām, veiktspēju un drošību. Ceturtkārt, būtu jāievēro juridiskās noteiktības princips attiecībā uz procedūras iznākumu. Šajā nolūkā, ja valsts drošības iestāde noteiktajā termiņā nav pieņēmusi lēmumu, pieteikuma iesniedzējam būtu jāsaņem atļauja ritekli nodot ekspluatācijā. Šāda atļaujas saņemšana būtu iespējama tikai tad, ja riteklis kādā citā dalībvalstī jau ir atļauts. Turklāt šādu ritekli izmantot varētu tikai dzelzceļa uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas pienācīgi sertificēts saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK, tam uzņemoties pilnu atbildību.

(43) SITS atbilstīgiem un SITS neatbilstīgiem ritekļiem atļaujas piešķiršanas procedūra atšķiras. Var būt gadījumi, kad procedūras izvēle ir neskaidra. Ritekļiem, kuri ir atbilstīgi SITS, vajadzētu būt tādiem, kuriem visas attiecīgās SITS ir stājušās spēkā, tostarp vismaz ritošā sastāva SITS. Tas nozīmētu, ka būtisko prasību ievērojama daļa jau ir noteikta. Piemēram, kad parastās SITS par lokomotīvēm stājas spēkā, lokomotīves kļūst par SITS neatbilstīgiem ritekļiem, lai gan tās varbūt atbilst citām attiecīgajām SITS, kas bijušas spēkā laikā, kad tās nodotas ekspluatācijā.

▼B

(44) Ja SITS nevar ietvert konkrētus tehniskos aspektus, kas atbilst pamatprasībām, tos SITS pielikumā min kā atklātus jautājumus. Ja SITS atbilstīgs riteklis vienā dalībvalstī jau apstiprināts, papildu atļaujām būtu jāattiecas tikai uz atklātajiem punktiem, kas attiecas uz šā ritekļa un tīkla tehnisko savietojamību.

(45) Parametru saraksts, kas jāpārbauda saistībā ar tādu ritekļu nodošanu ekspluatācijā, kas neatbilst SITS, ir būtisks elements, lai panāktu dzelzceļa sistēmu savstarpēju izmantojamību, jo īpaši attiecībā uz esošajiem ritekļiem. Šajā sarakstā ir ņemta vērā pieredze dažos vairākos tīklos. Tādēļ Aģentūrai jāpārskata VII pielikumā minētie parametri un jāiesniedz atbilstīgi ieteikumi Komisijai.

(46) "EK" verifikācijas procedūrai būtu jābalstās uz SITS. Uz šīm SITS attiecas Direktīvas 93/38/EEK 18. panta noteikumi. Paziņotajām iestādēm, kas atbild par komponentu atbilstības un piemērotības lietošanai novērtējuma procedūras pārbaudi, kā arī par apakšsistēmu novērtēšanas norisi cik vien iespējams rūpīgi jāsaskaņo savi lēmumi, jo īpaši – ja nav Eiropas specifikāciju.

(47) Paziņoto iestāžu struktūrai vajadzētu būt tādai, lai tās atbilstu šādām organizācijām obligāti piemērojamiem kritērijiem visās tehniskai saskaņošanai un atbilstības verificēšanai piemērojamās jaunās pieejas jomās, jo īpaši neatkarības un kompetences kritērijiem.

(48) SITS regulāri pārskatīs. Ja tiks atklātas būtiskas kļūdas, *ad hoc* būtu jāizveido ātrā procedūra, lai vispirms komiteja vienotos par pagaidu kļūdu labojumu un pēc tam Aģentūra to publicētu. Tādējādi visas ieinteresētās puses, tostarp rūpniecības uzņēmumi, paziņotās struktūras un iestādes, šo kļūdu labojumu varētu izmantot agrāk, pirms Komisija ir oficiāli pārskatījusi SITS. Lai to nejauktu ar oficiālo Komisijas kļūdu labojumu, izmantos terminu "tehnisks atzinums". Šī procedūra atbilst pilnvarojumam, ko Komisija pieņēma 2007. gada 13. jūlija Lēmumā par Eiropas Dzelzceļa aģentūras pamatpilnvarām, lai tā varētu veikt dažas darbības, kas noteiktas Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK. Tomēr, ja SITS jāgroza svarīgas vai kritiskas kļūdas dēļ, būtu jāpiemēro pārskatīšanas procedūra.

(49) "Apsaimniekotāja" definīcijai vajadzētu būt pēc iespējas tuvākai definīcijai, kas izmantota 1999. gada Konvencijā par starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*). Par ritekļa apsaimniekotāju var uzskatīt daudzas struktūras – īpašnieku, uzņēmumu, kas veic uzņēmējdarbību ar vagonu kopumu, uzņēmumu, kas izīrē ritekļus dzelzceļa uzņēmumam, dzelzceļa uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldnieku, kas izmanto ritekļus infrastruktūras uzturēšanā utt. Šīs struktūras kontrolē ritekļa izmantošanu par transportlīdzekli, ko veic dzelzceļa uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji. Lai novērstu neskaidrības, apsaimniekotājs būtu skaidri jānosaka valsts ritekļu reģistrā.

▼B

(50) Šīs direktīvas izpildei vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]).

(51) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt un atjaunināt SITS. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, tostarp papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(52) Ja nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ regulatīvās kontroles procedūras parastos termiņus nav iespējams ievērot, Komisijai būtu jāspēj piemērot Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā paredzēto steidzamības procedūru, lai pieņemtu pasākumus, kas paredzēti šīs direktīvas nebūtisku elementu grozīšanai, papildinot to ar SITS vai to grozījumiem.

(53) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienas mērogā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo neviena dalībvalsts nespēj veikt darbības, kas vajadzīgas šādas savstarpējas izmantojamības sasniegšanai, un to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.

(54) Saskaņā ar Iestāžu nolīguma par labāku likumdošanu ([2]) 34. punktu dalībvalstis ir aicinātas gan valsts, gan Kopienas interesēs izstrādāt tabulas, kurās cik iespējams precīzi norādīta šīs direktīvas un tās transponēšanas pasākumu korelācija, un nodrošināt šo tabulu publisku pieejamību.

(55) Pienākums transponēt šo direktīvu valsts tiesību aktos būtu jāattiecina vienīgi uz noteikumiem, kas uzskatāmi par būtiskām izmaiņām salīdzinājumā ar iepriekšējām direktīvām. Pienākums transponēt noteikumus, kas nav mainīti, izriet no iepriekšējām direktīvām.

(56) Tādēļ būtu jāatceļ Direktīvas 2004/49/EK 14. pants un Direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).
([2]) OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

▼B

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Mērķis un darbības joma

1. Šajā direktīvā ir noteikti nosacījumi, kas jāievēro, lai nodrošinātu dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā tā, lai būtu ievērotas Direktīvas 2004/49/EK prasības. Šie nosacījumi attiecas uz šīs sistēmas daļu projektēšanu, būvi, ekspluatāciju, modernizāciju, atjaunošanu, darbību un apkopi, kā arī uz tās ekspluatācijā un apkopē iesaistītā personāla profesionālo kvalifikāciju un veselības un drošības nosacījumiem.

2. Lai īstenotu šo mērķi, ir jānosaka tehniskās saskaņošanas optimāls līmenis un jānodrošina iespēja:

a) atvieglot, uzlabot un attīstīt starptautiskus dzelzceļa pārvadājumus Eiropas Savienībā un saistībā ar trešām valstīm;

b) veicināt iekšējā tirgus pakāpenisku izveidi aprīkojumam un pakalpojumiem saistībā ar dzelzceļu sistēmas būvi, atjaunošanu, modernizāciju un ekspluatāciju Kopienā;

c) veicināt dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā.

3. Īstenojot šīs direktīvas pasākumus, dalībvalstis to var neattiecināt uz:

a) metro, tramvajiem un citām piepilsētas dzelzceļa sistēmām;

b) tīkliem, kuru ekspluatācija ir atdalīta no pārējās dzelzceļa sistēmas un kuri paredzēti tikai vietējo, pilsētas vai piepilsētas pasažieru pārvadāšanas pakalpojumu nodrošināšanai, kā arī dzelzceļa uzņēmumiem, kas darbojas tikai šajos tīklos;

c) privātu dzelzceļa infrastruktūru un ritekļiem, ko izmanto vienīgi šādā infrastruktūrā, kuru izmanto tikai īpašnieks, lai veiktu savus kravu pārvadājumus;

d) infrastruktūru un ritekļiem, ko izmanto tikai vietējiem, vēsturiskiem vai tūrisma mērķiem.

4. SITS darbības jomu saskaņā ar 8. pantu pakāpeniski paplašina, attiecinot uz visu dzelzceļu sistēmu, ietverot sliežu pievadceļus uz terminālļiem un galvenajām ostu iekārtām, kam ir vai varētu būt vairāk nekā viens lietotājs, neskarot izņēmumus attiecībā uz SITS piemērošanu, kas noteikti 9. pantā.

▼B

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

a) “Eiropas dzelzceļu sistēma” ir Eiropas parastās un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas, kā izklāstīts attiecīgi I pielikuma 1. un 2. punktā;

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

c) “riteklis” ir dzelzceļa riteklis, kas pa dzelzceļa līnijām pārvietojas uz saviem riteņiem – ar vilci vai bez vilces. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām un funkcionālām apakšsistēmām vai šādu apakšsistēmu daļām;

d) “tīkls” ir līnijas, stacijas, termināļi un dažāda veida stacionārs aprīkojums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un nepārtrauktu sistēmas darbību;

e) “apakšsistēmas” ir II pielikumā norādītā dzelzceļu sistēmas dalījuma rezultāts. Šīs apakšsistēmas, attiecībā uz kurām jānosaka pamatprasības, var būt strukturālas un funkcionālas;

f) “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība. Jēdziens “komponents” aptver gan materiālas, gan nemateriālas lietas, piemēram, programmatūru;

g) “pamatprasības” ir visi III pielikumā izklāstītie nosacījumi, kas ir obligāti dzelzceļu sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem, tostarp saskarnēm;

h) “Eiropas specifikācija” ir vispārēja tehniskā specifikācija, Eiropas tehniskais apstiprinājums vai valsts standarts, ar kuru pārņem kādu Eiropas standartu, kā noteikts Direktīvas 2004/17/EK XXI pielikumā;

i) “savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācija” (“SITS”) ir saskaņā ar šo direktīvu pieņemtā specifikācija, kas attiecas uz ikvienu apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu un kā mērķis ir panākt pamatprasību izpildi un nodrošināt dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību;

j) “paziņotās iestādes” ir iestādes, kas atbild par savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanu, kā arī par apakšsistēmu “EK” verifikācijas procedūras novērtēšanu;

▼B

k) “pamatparametri” ir reglamentējošie, tehniskie vai ekspluatācijas nosacījumi, kas izšķirīgi ietekmē savstarpēju izmantojamību un ir norādīti attiecīgajās SITS;

l) “īpašs gadījums” ir jebkura dzelzceļu sistēmas daļa, kurai ģeogrāfisku, topogrāfisku vai pilsētvides ierobežojumu dēļ vai tādu ierobežojumu dēļ, kas skar saderību ar esošo sistēmu, uz laiku vai pastāvīgi jāparedz īpaši noteikumi attiecībā uz SITS. Šeit var, piemēram, minēt dzelzceļa līnijas un tīklus, kuri nošķirti no pārējā Kopienas tīkla, gabarītu, sliežu platumu vai attālumu starp sliežu ceļiem un ritekļus, kas paredzēti vienīgi vietējiem, reģionāliem vai vēsturiskiem mērķiem, kā arī ritekļus, kas kursē no vai uz trešām valstīm;

m) “modernizācija” ir apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas ievērojami pārveidošanas darbi, kas uzlabo apakšsistēmas vispārējo darbību;

n) “atjaunošana” ir apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas ievērojami nomaiņas darbi, kas nemaina apakšsistēmas vispārējo darbību;

o) “esošā dzelzceļu sistēma” aptver struktūru, kurā ietilpst esošās dzelzceļu sistēmas sliežu ceļi un stacionārās iekārtas kopā ar jebkuras kategorijas un izcelsmes ritekļiem, kas brauc pa šo infrastruktūru;

p) “aizstāšana saistībā ar apkopi” ir komponentu nomaiņa ar detaļām, kam ir identiskas funkcijas un darbības parametri, veicot profilaktisko apkopi vai remontu;

q) “nodošana ekspluatācijā” ir visas darbības, kuras veicot apakšsistēmu vai ritekli nodod paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī;

r) “līgumslēdzējs subjekts” ir jebkurš valsts vai privātā sektora subjekts, kas ir apakšsistēmas projektēšanas un/vai būves darbu, atjaunināšanas vai modernizēšanas pasūtītājs. Šis subjekts var būt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs vai turētājs, vai koncesionārs, kurš ir atbildīgs par projekta nodošanu ekspluatācijā;

s) “turētājs” ir persona vai struktūra, kas ekspluatē ritekli kā transportlīdzekli, būdama ritekļa īpašnieks vai persona ar tiesībām to izmantot, un ir reģistrēta kā tāda valsts ritekļu reģistrā (VRR), kas minēts šīs direktīvas 33. pantā;

t) “projekts izstrādes beigu posmā” ir projekts, kurš ir tādā plānošanas/būvniecības posmā, kad izmaiņas tehniskajā specifikācijā attiecīgajai dalībvalstij būtu nepieņemamas. Šādas problēmas var būt saistītas ar tiesiskiem, līgumu, ekonomiskiem, finanšu, sociāliem vai vides apsvērumiem, un tās ir pienācīgi jāpamato;

▼B

u) “saskaņotie standarti” ir Eiropas standarti, kurus pieņem kāda no struktūrām, kas minētas I pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu, un Informācijas sabiedrības pakalpojumu noteikumu jomā [1], saskaņā ar Komisijas sniegto pilnvarojumu atbilstīgi minētās direktīvas 6. panta 3. punktā paredzētajai procedūrai un kuri paši par sevi vai kopā ar citiem standartiem paredz risinājumu juridisko noteikumu ievērošanai;

v) “valsts drošības iestāde” ir drošības iestāde, kas ir noteikta Direktīvas 2004/49/EK 3. panta g) punktā;

w) “tips” ir ritekļa tips, ar ko nosaka ritekļa galvenos raksturlielumus, kādi iekļauti Lēmuma 93/465/EEK B modulī minētajos vienotajos tipa pārbaudes sertifikātos;

x) “sērijas” ir vairāki viena tipa identiski ritekļi;

y) “Aģentūra” ir Eiropas Dzelzceļa aģentūra, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 881/2004 (2004. gada 29. aprīlis) par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) [2];

z) “par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra” ir struktūra, kas atbildīga par ritekļa apkopi un kā tāda reģistrēta valsts ritekļu reģistrā.

3. pants

Vispārējā saderība

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

2. Šīs direktīvas noteikumus piemēro, neskarot pārējos ar tiem saistītos Kopienas noteikumus. Tomēr attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, ietverot saskarnes, šīs direktīvas pamatprasību izpilde var paredzēt atsevišķu šim nolūkam izstrādātu Eiropas specifikāciju izmantošanu.

[1] OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/96/EK (OV L 363, 20.12.2006., 81. lpp.).

[2] OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

▼B

4. pants

Pamatprasības

1. Dzelzceļu sistēma, apakšsistēmas un savstarpējas izmantojamības komponenti, ietverot saskarnes, atbilst attiecīgajām pamatprasībām.

2. Direktīvas 2004/17/EK 34. pantā minētās papildu tehniskās specifikācijas, kas ir vajadzīgas Eiropas specifikāciju vai citu Kopienā izmantojamo standartu papildināšanai, nedrīkst būt pretrunā pamatprasībām.

II NODAĻA

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS (SITS)

5. pants

SITS saturs

1. Uz katru apakšsistēmu attiecas viena SITS. Vajadzības gadījumā uz apakšsistēmu var attiecināt vairākas SITS, un viena SITS var attiekties uz vairākām apakšsistēmām. Lai nolemtu izstrādāt un/vai pārskatīt SITS un izvēlētos tās tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu, ir jāsaņem pilnvarojumu saskaņā ar 6. panta 1. punktu.

2. Apakšsistēmas atbilst SITS, kas saskaņā ar šo direktīvu ir spēkā to ekspluatācijā nodošanas, modernizācijas vai atjaunošanas brīdī; šo atbilstību pastāvīgi nodrošina ikvienas apakšsistēmas izmantošanas laikā.

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

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

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

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

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

▼B

e) katrā konkrētā gadījumā nosaka, kuras procedūras jāizmanto, lai novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai, vai apakšsistēmu "EK" verifikācijai. Šīs procedūras pamatojas uz Lēmumā 93/465/EEK noteiktajiem moduļiem;

f) norāda SITS ieviešanas stratēģiju. Jo īpaši jāprecizē, kādi starpposmi paredzēti, veicot pakāpenisku pāreju no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu;

g) norāda attiecīgā personāla profesionālo kvalifikāciju, kā arī higiēnas un drošības apstākļus darba vietā, kas ir vajadzīgi iepriekšminētās apakšsistēmas ekspluatācijai un apkopei, kā arī SITS piemērošanai.

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

5. SITS ļauj katrā dalībvalstī pienācīgā veidā saglabāt esošās dzelzceļu sistēmas saderību. Šim nolūkam katrā SITS var paredzēt īpašus gadījumus gan attiecībā uz tīklu, gan ritekļiem; īpaša uzmanība jāpievērš gabarītiem, sliežu platumam un attālumam starp sliežu ceļiem un ritekļiem, kas kursē no vai uz trešām valstīm. Katram īpašajam gadījumam SITS nosaka 3. punkta c) līdz g) apakšpunktā norādīto SITS elementu ieviešanas noteikumus.

6. Ja dažus tehniskos aspektus, kas atbilst pamatprasībām, nevar nepārprotami ietvert SITS, tos skaidri norāda attiecīgo SITS pielikumā kā atklātus punktus. Uz šiem aspektiem attiecas 17. panta 3. punkts.

7. SITS nav šķērslis dalībvalstu lēmumiem attiecībā uz infrastruktūru izmantošanu tādu ritekļu kustībai, uz ko neattiecas SITS.

8. SITS var būt ietverta tieša, skaidri noteikta norāde uz Eiropas vai starptautiskiem standartiem vai specifikācijām, vai tehnisko dokumentāciju, ko publicējusi aģentūra, gadījumos, kad tas ir noteikti vajadzīgs šīs direktīvas mērķa īstenošanai. Šādā gadījumā šos standartus vai specifikācijas (vai to attiecīgās daļas), vai tehnisko dokumentāciju uzskata par attiecīgo SITS pielikumiem, un tie kļūst obligāti no SITS piemērošanas dienas. Ja šādu standartu vai specifikāciju, vai tehniskās dokumentācijas nav, līdz laikam, kamēr tos izstrādā, var sniegt norādi uz citiem skaidri noteiktiem normatīvajiem dokumentiem; šādā gadījumā tas attiecas uz dokumentiem, kas ir viegli pieejami un brīvi izmantojami.

▼B

6. pants

SITS pieņemšana, pārskatīšana un publicēšana

1. Aģentūra izstrādā SITS projektus un turpmākos SITS grozījumu projektus saskaņā ar Komisijas piešķirto pilnvarojumu, ievērojot šīs direktīvas 29. panta 3. punktā minēto procedūru. Tos izstrādā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 881/2004 3. un 12. pantu un sadarbojoties ar šajos pantos minētajām darba grupām.

Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, papildinot to ar SITS vai to grozījumiem, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 29. panta 4. punktā.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 29. panta 5. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

2. Aģentūra ir atbildīga par SITS sagatavošanu pārskatīšanai un atjaunināšanai un par ieteikumu sniegšanu Komisijai, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību vai sociālās prasības. Komisija par šādiem ieteikumiem informē komiteju, kas minēta 29. pantā.

3. Katru SITS projektu izstrādā divos posmos.

Vispirms Aģentūra nosaka SITS pamatparametrus, kā arī saskarnes ar pārējām apakšsistēmām un citus īpašus gadījumus, kas var būt vajadzīgi. Attiecībā uz visiem šiem parametriem un saskarnēm jāierosina izdevīgākā alternatīva no visiem risinājumiem, sniedzot tās tehnisko un ekonomisko pamatojumu.

Pēc tam, pamatojoties uz šiem pamatparametriem, Aģentūra izstrādā SITS projektus. Attiecīgā gadījumā Aģentūra ņem vērā tehnikas attīstību, standartizācijas jomā paveikto darbu, darbojošās darba grupas un atzītus pētījumus. SITS projektiem pievieno vispārēju novērtējumu par paredzamajām SITS īstenošanas izmaksām un ieguvumiem; šajā novērtējumā norāda iespējamo ietekmi uz visiem iesaistītajiem uzņēmējiem un ekonomikas subjektiem.

4. Izstrādājot, pieņemot un pārskatot katru SITS (un tās pamatparametrus), ņem vērā visu izskatīto tehnisko risinājumu paredzamās izmaksas un ieguvumus un saskarnes starp tām, lai īstenotu izdevīgākos risinājumus. Dalībvalstis piedalās šajā novērtēšanā, sniedzot vajadzīgos datus.

▼B

5. Komiteja, kas minēta 29. pantā, ir pastāvīgi jāinformē par SITS sagatavošanas darbu. Sagatavošanas darba gaitā Komisija pēc komitejas pieprasījuma var izstrādāt darba uzdevumus vai noderīgus ieteikumus attiecībā uz SITS projektiem un izmaksu un ieguvumu analīzi. Jo īpaši Komisija pēc dalībvalsts pieprasījuma var pieprasīt pārbaudīt alternatīvos risinājumus un šo alternatīvo risinājumu izmaksu un ieguvumu novērtējumu iekļaut ziņojumā, kas pievienots SITS projektam.

6. Pieņemot SITS, tās spēkā stāšanās dienu nosaka, ievērojot 29. panta 4. punktā minēto procedūru. Ja tehniskās savietojamības apsvērumu dēļ ekspluatācijā vienlaikus jānodod atšķirīgas apakšsistēmas, attiecīgās SITS stājas spēkā vienā un tajā pašā dienā.

7. Izstrādājot, pieņemot un pārskatot SITS, ņem vērā lietotāju viedokli par tehniskajām īpašībām, kas tieši ietekmē apstākļus, kādos tie izmanto apakšsistēmas. Tādēļ Aģentūra SITS izstrādāšanas un pārskatīšanas posmos apspriežas ar apvienībām un iestādēm, kas pārstāv lietotājus. SITS projektiem tā pievieno ziņojumu par šo apspriežu rezultātiem.

Komisija, apspriedusies ar komiteju saskaņā ar 29. panta 2. punktā minēto procedūru, izveido to apvienību un iestāžu sarakstu, ar kurām jāapspriežas, un šo sarakstu var pārskatīt vai atjaunināt pēc dalībvalsts pieprasījuma vai Komisijas iniciatīvas.

8. Izstrādājot, pieņemot un pārskatot SITS, attiecībā uz 5. panta 3. punkta g) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem ņem vērā sociālo partneru viedokli.

Tādēļ pirms SITS projektu iesniegšanas 29. pantā minētajai komitejai, lai tos pieņemtu vai pārskatītu, ir jāapspriežas ar sociālajiem partneriem.

Ar sociālajiem partneriem apspriežas nozaru dialogu komitejā, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK (1998. gada 20. maijs) par nozaru dialogu komiteju izveidi, lai veicinātu sociālo partneru dialogu Eiropas līmenī ([1]). Sociālie partneri atzinumu sniedz trīs mēnešu laikā.

9. Ja SITS pārstrādāšanas dēļ radušās izmaiņas prasībās, jaunajā SITS redakcijā nodrošina savietojamību ar ekspluatācijā jau nodotajām apakšsistēmām atbilstīgi iepriekšējai SITS redakcijai.

([1]) OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) 1792/2006 (OV L 362, 20.12.2006., 1. lpp.).

▼B

Ja vajadzīgs jauns apstiprinājums vai nepieciešama šo apakšsistēmu atjaunošana vai modernizēšana, atbilstīgus termiņus nosaka vai nu SITS, vai attiecīgā gadījumā dalībvalstis.

10. Komisija publicē SITS *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

7. pants

SITS trūkumi

1. Ja pēc SITS pieņemšanas izrādās, ka tās pamatprasībām neatbilst pilnībā, pēc dalībvalsts lūguma vai pēc Komisijas iniciatīvas var apspriesties ar 29. pantā minēto komiteju.

Komisija var lūgt Aģentūrai tehnisku atzinumu. Komisija, iesaistoties komitejai, analizē šo tehnisko atzinumu.

2. Ja SITS ir jāgroza niecīgu kļūdu dēļ un nav pamata tūlītējai SITS pārskatīšanai, Komisija saskaņā ar 6. panta 1. punktu var ieteikt izmantot tehnisko atzinumu, kamēr SITS nav pārskatīta. Šādā gadījumā Aģentūra publicē tehnisko atzinumu.

3. Ja SITS nepieciešami grozījumi svarīgas vai būtiskas kļūdas dēļ, nekavējoties piemēro 6. panta 1. punktā noteikto pārskatīšanas procedūru.

8. pants

SITS darbības jomas paplašināšana

1. Komisija saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru pieņem vienu vai vairākus pilnvarojumus par jaunu SITS izstrādāšanu un/vai jau pieņemto SITS pārskatīšanu, lai tās attiecinātu uz līnijām un ritekļiem, uz ko tās vēl neattiecas.

2. Pirmais šāds pilnvarojums norāda pirmo jauno SITS grupu un/vai SITS grozījumus, kas jāizstrādā līdz 2012. gada janvārim, neskarot 5. panta 5. punktu attiecībā uz iespēju paredzēt īpašus gadījumus un neskarot 9. pantu, saskaņā ar ko konkrētos apstākļos pieļaujami izņēmumi. Šo pirmo pilnvarojumu izstrādā, pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, lai noteiktu jaunās izstrādājamās SITS un/vai pašreizējo SITS grozījumus, ņemot vērā ierosināto pasākumu paredzamo rentabilitāti un Kopienas līmenī veikto pasākumu proporcionalitātes principu. Tālab pienācīgu uzmanību pievērš I pielikuma 4. punktam un vajadzīgajam līdzsvaram starp mērķiem nodrošināt vilcienu nepārtrauktu kustību, no vienas puses, un attiecīgā transporta veida tehnisku saskaņotību Eiropas, valsts, reģionālā un vietējā līmenī, no otras puses.

▼B

3. Līdz brīdim, kad stājas spēkā SITS darbības jomas paplašināšana, lai ietvertu visu dzelzceļa tīklu:

a) atļaujas nodošanai ekspluatācijā:

— ritekļiem un kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmām vilcienā, kuras izmantos vismaz daļēji vienā daļā tīkla, kas vēl nav iekļauts SITS paplašinātajā darbības jomā attiecībā uz šo tīkla daļu,

— infrastruktūras, energoapgādes un sliežu ceļa kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmām tā tīkla daļās, kurš vēl nav iekļauts SITS paplašinātajā darbības jomā,

piešķir saskaņā ar valstu noteikumiem, kas minēti Direktīvas 2004/49/EK 8. pantā, vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar šīs direktīvas 17. panta 3. punktu;

b) atļaujas to ritekļu nodošanai ekspluatācijā, kurus izmantos vismaz daļēji šajā laikā vienā daļā tīkla, kas vēl nav iekļauts SITS paplašinātajā darbības jomā attiecībā uz šo tīkla daļu, piešķir saskaņā ar šīs direktīvas 21. līdz 27. pantu un valstu noteikumiem, kas minēti Direktīvas 2004/49/EK 8. pantā, vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar šīs direktīvas 17. panta 3. punktu.

4. Dalībvalstij nav jāpiemēro jaunās vai pārskatītās SITS, kas pieņemtas saskaņā ar 2. punktu attiecībā uz projektiem, kas ir izstrādes beigu posmā vai uz kuriem attiecas līgums, kurš tiek pildīts, kad attiecīgo SITS grupu publicē.

9. pants

Atkāpes

1. Ja nav attiecīgu īpašu gadījumu, dalībvalstij saskaņā ar šo pantu nav jāpiemēro viena vai vairākas SITS šādos gadījumos:

a) attiecībā uz ierosinātu jaunu apakšsistēmu, esošas apakšsistēmas atjaunošanu vai modernizāciju vai jebkuru 1. panta 1. punktā minēto elementu, kas ir izstrādes beigu posmā vai uz ko attiecas līgums, kurš tiek pildīts, kad SITS publicē;

b) jebkuram projektam, kas paredz jau esošas apakšsistēmas atjaunošanu vai modernizāciju, ja gabarīti, sliežu platums, attālums starp sliežu ceļiem vai elektriskais spriegums šajās SITS ir nesaderīgs ar esošās apakšsistēmas parametriem;

c) iecerētai apakšsistēmas jaunbūvei, kādas esošas apakšsistēmas atjaunošanai vai modernizācijai dalībvalsts teritorijā, ja tai ir savrups dzelzceļu tīkls vai to no Kopienas pārējā dzelzceļu tīkla šķir jūra vai ja tas ir atdalīts īpašu ģeogrāfisku apstākļu dēļ;

d) jebkurai jau esošas apakšsistēmas iecerētai atjaunošanai, paplašināšanai vai modernizācijai, ja šo SITS piemērošana var apdraudēt projekta ekonomisko dzīvotspēju un/vai dalībvalsts dzelzceļu sistēmas saderību;

▼B

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

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

2. Visos 1. punktā minētajos gadījumos attiecīgās dalībvalstis sniedz Komisijai dokumentāciju, kurā iekļauti IX pielikumā norādītie elementi. Komisija analizē dalībvalstu ierosinātos pasākumus un informē 29. pantā minēto komiteju.

3. Gadījumā, kas minēts 1. punkta a) apakšpunktā, dalībvalstis vienu gadu pēc atbilstīgās SITS stāšanās spēkā informē Komisiju par to projektu sarakstu, kuri atrodas valsts teritorijā un ir izstrādes beigu posmā.

4. Gadījumos, kas minēti 1. punkta a), c) un e) apakšpunktā, Komisija pārbauda, vai dokumentācija atbilst prasībām, un informē dalībvalsti par analīzes rezultātiem. Vajadzības gadījumā tā sagatavo ieteikumu attiecībā uz piemērojamajām specifikācijām. Dalībvalsts var nekavējoties piemērot IX pielikumā minētos alternatīvos noteikumus.

5. Gadījumos, kas minēti 1. punkta b), d) un f) apakšpunktā, Komisija saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru lemj, vai pieņemt pieprasīto izņēmumu. Gadījumā, kas minēts 1. punkta b) apakšpunktā, Komisijas lēmums neattiecas uz gabarītiem un sliežu platumu. Komisija pieņem lēmumu sešu mēnešu laikā pēc tam, kad iesniegts šāds pieprasījums, kuram pievienota pilnīga dokumentācija. Ja nav šāda lēmuma, attiecīgo pieprasījumu uzskata par pieņemtu. Kamēr nav pieņemts Komisijas lēmums, dalībvalsts 1. punkta f) apakšpunktā minētajā gadījumā var piemērot IX pielikumā minētos alternatīvos noteikumus.

6. Visas dalībvalstis tiek informētas par analīzes rezultātiem un par 4. un 5. punktā noteiktās procedūras iznākumu.

III NODAĻA

SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

10. pants

Savstarpējas izmantojamības komponentu laišana tirgū

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

a) laiž tirgū tikai tad, ja tie ļauj panākt dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un tajā pašā laikā atbilst pamatprasībām;

b) izmanto paredzētiem mērķiem un pienācīgi uzstāda, un veic to apkopi.

Šie noteikumi neliedz šos komponentus laist tirgū izmantošanai citiem mērķiem.

▼B

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

11. pants

Atbilstība vai piemērotība lietošanai

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

2. Visu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstība un piemērotība lietošanai jānovērtē saskaņā ar procedūru, kas norādīta attiecīgajā SITS, un par tiem jābūt attiecīgajai apliecībai.

3. Dalībvalstis uzskata, ka savstarpējas izmantojamības komponents atbilst pamatprasībām, ja tas atbilst attiecīgajās SITS noteiktajiem nosacījumiem vai Eiropas specifikācijām, kas izstrādātas šo nosacījumu ievērošanai.

4. Rezerves daļas apakšsistēmām, kuras jau ir nodotas ekspluatācijā, kad atbilstīgās SITS stājas spēkā, var ierīkot šajās apakšsistēmās bez 2. punktā minētās procedūras piemērošanas.

5. SITS var paredzēt pārejas periodu šajās SITS noteiktajiem dzelzceļa produktiem kā savstarpējas izmantojamības komponentiem, kas jau ir laisti tirgū, kad SITS stājas spēkā. Šādi komponenti atbilst 10. panta 1. punktā izklāstītajām prasībām.

12. pants

Eiropas specifikāciju neatbilstība pamatprasībām

Ja dalībvalsts vai Komisija uzskata, ka Eiropas specifikācijas, ko tieši vai netieši izmanto, lai īstenotu šajā direktīvā noteiktos mērķus, neatbilst pamatprasībām, vēršas 29. pantā minētajā komitejā, un Komisija pieņem lēmumu par visatbilstīgāko pasākumu, piemēram:

a) par attiecīgo specifikāciju pilnīgu vai daļēju atsaukšanu no publikācijām, kurās tās iekļautas, apspriežoties ar komiteju, kura izveidota saskaņā ar Direktīvu 98/34/EK, ja ir runa par Eiropas standartiem; vai

b) par SITS pārskatīšanu saskaņā ar 7. pantu.

▼B

13. pants

Procedūra "EK" atbilstības deklarācijai vai deklarācijai par piemērotību lietošanai

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

2. Ja saskaņā ar atbilstīgo SITS tas ir nepieciešams, savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstības novērtējumu vai novērtējumu par piemērotību lietošanai veic paziņotā iestāde, kurai ražotājs vai Kopienā reģistrēts viņa pilnvarots pārstāvis ir iesniedzis pieteikumu.

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

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

5. Neskarot 14. pantu:

a) ikreiz, kad dalībvalsts atklāj, ka "EK" atbilstības deklarācija ir nepareizi sastādīta, ražotāja vai Kopienā reģistrēta viņa pilnvarota pārstāvja pienākums ir vajadzības gadījumā nodrošināt savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstību prasībām un novērst pārkāpumu, ievērojot dalībvalsts noteiktos nosacījumus;

b) ja neatbilstība netiek novērsta, dalībvalsts veic visus atbilstīgos pasākumus, lai ierobežotu vai aizliegtu attiecīgā savstarpējas izmantojamības komponenta laišanu tirgū vai panāktu tā izņemšanu no tirgus saskaņā ar 14. pantā paredzēto kārtību.

14. pants

Savstarpējas izmantojamības komponentu neatbilstība pamatprasībām

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

a) neatbilstība pamatprasībām;

▼B

b) Eiropas specifikāciju nepareiza piemērošana, ja ir izmantotas minētās specifikācijas;

c) Eiropas specifikāciju neatbilstība.

2. Cik drīz vien iespējams, Komisija apspriežas ar attiecīgajām pusēm. Ja pēc apspriešanās Komisija konstatē, ka šis pasākums ir pamatots, tā tūlīt par to informē dalībvalsti, kas ir izrādījusi šo iniciatīvu, kā arī pārējās dalībvalstis. Ja pēc apspriešanās Komisija konstatē, ka pasākums ir nepamatots, tā tūlīt par to informē dalībvalsti, kas ir izrādījusi šo iniciatīvu, kā arī ražotāju vai Kopienā reģistrētu viņa pilnvarotu pārstāvi. Ja 1. punktā minētais lēmums balstās uz to, ka nav attiecīgo Eiropas specifikāciju, piemēro 12. pantā noteikto kārtību.

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

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

IV NODAĻA

APAKŠSISTĒMAS

15. pants

Procedūras nodošanai ekspluatācijā

1. Neskarot V nodaļu, katra dalībvalsts piešķir atļaujas nodot ekspluatācijā strukturālās apakšsistēmas, kuras ietilpst dzelzceļu sistēmā un kuras atrodas un tiek izmantotas tās teritorijā.

Šim nolūkam dalībvalstis veic visus piemērotos pasākumus, lai panāktu to, ka šīs apakšsistēmas nodod ekspluatācijā tikai tad, ja tās projektē, būvē un uzstāda atbilstīgi attiecīgajām pamatprasībām, ņemot vērā to iekļaušanu dzelzceļu sistēmā. Tās, piemēram, pārbauda:

— šo apakšsistēmu tehnisko savietojamību ar sistēmu, kurā tās iekļauj,

— šo apakšsistēmu drošu integrēšanu saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 4. panta 3. punktu un 6. panta 3. punktu.

2. Katra dalībvalsts pirms šo apakšsistēmu nodošanas ekspluatācijā pārbauda, vai attiecīgā gadījumā ir ievēroti SITS noteikumi par to darbību un apkopi.

▼B

3. Pēc šo apakšsistēmu nodošanas ekspluatācijā veic pārbaudi:

a) attiecībā uz infrastruktūrām – piešķirot un pārraugot drošības atļaujas saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 11. pantu;

b) attiecībā uz ritekļiem – piešķirot un pārraugot drošības sertifikātus saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. pantu.

Tādēļ izmanto attiecīgajās strukturālajās un funkcionālajās SITS noteiktās novērtēšanas un pārbaudes procedūras.

16. pants

Apakšsistēmu brīva aprite

Neskarot 15. panta 1. punktu, dalībvalstis nedrīkst, pamatojoties uz šo direktīvu, savā teritorijā aizliegt, ierobežot vai kavēt tādu strukturālo apakšsistēmu izveidi, nodošanu ekspluatācijā un izmantošanu, kuras ietilpst dzelzceļu sistēmā, ja tās atbilst pamatprasībām. Jo īpaši tās nedrīkst pieprasīt pārbaudes, kas jau veiktas:

— vai nu saistībā ar "EK" verifikācijas deklarāciju, kuras saturs ir izklāstīts V pielikumā,

— vai citās dalībvalstīs pirms vai pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, ja pārbaudīta atbilstība identiskām prasībām identiskos darbības apstākļos.

17. pants

Atbilstība SITS un valsts noteikumiem

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

2. Dzelzceļu sistēmā ietvertas strukturālas apakšsistēmas savstarpēju izmantojamību saskaņā ar pamatprasībām verificē, piemērojot SITS, ja tādas ir.

3. Attiecībā uz katru apakšsistēmu dalībvalstis sastāda to tehnisko noteikumu sarakstu, kurus izmanto, izpildot pamatprasības, un informē Komisiju par šo sarakstu:

— ja nav atbilstīgas SITS vai

— ja saskaņā ar 9. pantu sniegts paziņojums par atkāpi, vai

— ja īpašā gadījumā jāpiemēro tehniskie noteikumi, kas nav iekļauti attiecīgajā SITS.

▼B

Par šo sarakstu paziņo:

— ikreiz, kad izdara izmaiņas tehnisko noteikumu sarakstā, par kurām saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 16. panta 3. punktu un Direktīvas 2001/16/EK 16. panta 3. punktu bija jāpaziņo līdz 2005. gada 30. aprīlim, vai

— pēc tam, kad paziņo par izņēmumu, vai

— pēc attiecīgās SITS publicēšanas.

Tādēļ dalībvalstis arī izraugās iestādes, kas attiecībā uz šiem tehniskajiem noteikumiem ir atbildīgas par 18. pantā minēto verifikācijas procedūru.

Komisija paziņo šo informāciju Aģentūrai, kas to publicē.

Dalībvalstis pēc Komisijas pieprasījuma dara pieejamu paziņoto noteikumu pilnu tekstu. Lai neradītu vairāk šķēršļu un lai turpinātu attīstīt valsts noteikumu klasificēšanu, kā minēts 27. pantā, Komisija uzrauga, kā dalībvalstis ievieš jaunos noteikumus. Ja Komisija uzskata, ka jaunie noteikumi ietver patvaļīgu diskrimināciju vai slēptus ierobežojumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu darbībām starp dalībvalstīm, lēmumu attiecībā uz konkrēto dalībvalsti pieņem saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto procedūru.

Dalībvalstis var izvēlēties nepaziņot par noteikumiem un ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs. Šādā gadījumā dalībvalstis min šos noteikumus un ierobežojumus infrastruktūras reģistros, kas minēti 35. pantā.

Dalībvalstis nodrošina, ka saistoši tehniskie noteikumi tiek publicēti, un dara tos pieejamus visiem infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa uzņēmumiem un ekspluatācijas atļauju pieteikumu iesniedzējiem skaidri un precīzi, lai tos pareizi saprot attiecīgās puses.

18. pants

Procedūra “EK” verifikācijas deklarācijas izveidošanai

1. Sastādot “EK” verifikācijas deklarāciju, pretendents aicina šim nolūkam izraudzītu paziņoto iestādi piemērot VI pielikumā minēto “EK” verifikācijas procedūru. Pretendents var būt līgumslēdzējs subjekts vai ražotājs, vai viņu pilnvarotais pārstāvis Kopienā.

2. Paziņotā iestāde, kas atbild par apakšsistēmas “EK” verificēšanu, sāk pildīt savus pienākumus no projektēšanas stadijas un turpina to darīt visu ražošanas laiku līdz pieņemšanai pirms apakšsistēmas nodošanas ekspluatācijā. Tas attiecas arī uz aplūkojamās apakšsistēmas saskarņu verificēšanu sistēmā, kurā tā iekļauta, pamatojoties uz attiecīgajā SITS un 34. un 35. pantā paredzētajos reģistros pieejamo informāciju.

▼B

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

4. Paziņotā iestāde var izdot paziņojumu par pagaidu verifikāciju, kas attiecas uz noteiktiem verificēšanas procedūras posmiem vai noteiktām apakšsistēmas daļām. Šādā gadījumā piemērojama VI pielikumā noteiktā procedūra.

5. Ja attiecīgās SITS to ļauj, paziņotā iestāde var izdot atbilstības sertifikātus apakšsistēmu sērijām vai dažu šo apakšsistēmu daļām.

19. pants

Apakšsistēmu neatbilstība pamatprasībām

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

2. Dalībvalsts, kas iesniedz pieprasījumu, uzreiz informē Komisiju par visām pieprasītajām papildu pārbaudēm, pamatojot savas rīcības iemeslus. Komisija apspriežas ar attiecīgajām pusēm.

3. Dalībvalsts, kas iesniedz pieprasījumu, norāda, vai neatbilstību šai direktīvai rada:

a) pamatprasību vai kādas SITS neievērošana vai kādas SITS nepareiza piemērošana. Šādā gadījumā Komisija nekavējoties informē dalībvalsti, kurā reģistrēta persona, kas kļūdaini sagatavojusi "EK" verifikācijas deklarāciju, un pieprasa šai dalībvalstij veikt atbilstīgus pasākumus;

b) SITS neatbilstība prasībām. Šādā gadījumā piemēro SITS grozījumu procedūru, kā noteikts 7. pantā.

20. pants

Pastāvošo apakšsistēmu nodošana ekspluatācijā pēc atjaunošanas un modernizācijas

1. Veicot atjaunošanu vai modernizāciju, līgumslēdzējs subjekts vai ražotājs attiecīgajai dalībvalstij nosūta projekta dokumentāciju. Dalībvalsts šo dokumentāciju pārbauda un, ņemot vērā piemērojamajā SITS norādīto īstenošanas stratēģiju, izlemj, vai darbu apjoma dēļ šīs direktīvas nozīmē vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja.

▼B

Šāda jauna ekspluatācijas atļauja vajadzīga ikreiz, kad paredzētie darbi var nelabvēlīgi ietekmēt attiecīgās apakšsistēmas vispārējo drošības līmeni. Ja vajadzīga jauna atļauja, dalībvalsts nolemj, ciktāl projektam jāpiemēro SITS.

Dalībvalsts pieņem lēmumu ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad pieteikuma iesniedzējs ir iesniedzis visu lietu.

2. Ja vajadzīga jauna atļauja un ja SITS netiek piemērotas pilnībā, dalībvalstis paziņo Komisijai šādu informāciju:

— iemesls, kādēļ viena vai vairākas SITS netiek piemērotas pilnībā,

— tehniskie parametri, ko piemēro SITS vietā,

— gadījumā, kad izmanto šos tehniskos parametrus, – iestādes, kuras ir atbildīgas par 18. pantā minētās verifikācijas procedūras piemērošanu.

3. Komisija paziņo 2. punktā minēto informāciju Aģentūrai, kas to publicē.

V NODAĻA

RITEKĻI

21. pants

Ritekļu ekspluatācijas atļauja

1. Pirms izmantošanas tīklā atļauju ritekļa ekspluatācijai piešķir par šo tīklu kompetentā valsts drošības iestāde, ja vien šajā nodaļā nav noteikts citādi.

2. SITS atbilstīgu ritekli apstiprina saskaņā ar 22. vai 23. pantu.

3. Ritekli, kas neatbilst SITS, apstiprina saskaņā ar 24. vai 25. pantu.

4. Ritekli, kas atbilst atzītam tipam, apstiprina saskaņā ar 26. pantu.

5. Vienas dalībvalsts piešķirta atļauja ir derīga visās pārējās dalībvalstīs, neskarot 23. un 25. panta noteikumus par papildu atļaujām. Ja ir nepieciešama papildu atļauja saskaņā ar attiecīgajiem 23. panta noteikumiem gadījumā, ja ritekļi atbilst SITS, vai 25. panta noteikumiem, ja ritekļi neatbilst SITS, dalībvalstis to precizē, pieņemot īpašus valsts noteikumus vai šīs direktīvas īstenošanas valsts noteikumus.

6. Saskaņā ar 22. un 23. pantu vai 24. un 25. pantu par visiem pieteikumiem, lai saņemtu ekspluatācijas atļauju, lēmumu pieņem kompetentā valsts drošības iestāde. Ekspluatācijas atļaujā var noteikt lietošanas nosacījumus un citus ierobežojumus.

▼B

7. Katru negatīvu lēmumu, ko pieņēmusi kompetentā valsts drošības iestāde par ritekļa nodošanu ekspluatācijā, atbilstīgi pamato. Viena mēneša laikā pēc paziņojuma par nelabvēlīgu lēmumu saņemšanas pieteikuma iesniedzējs var kompetentajai valsts drošības iestādei prasīt lēmumu pārskatīt attiecīgi pamatotu iemeslu dēļ. Pēc tam valsts drošības iestāde mēneša laikā apstiprina vai atceļ savu lēmumu. Ja nelabvēlīgu lēmumu apstiprina, pieteikuma iesniedzējs prasību izskatīšanas iestādei, ko izraudzījusi kompetentā dalībvalsts, saskaņā ar Dzelzceļa drošības direktīvas 17. panta 3. punktu var lūgt lēmumu pārskatīt pamatotu iemeslu dēļ. Pārsūdzēšanas procedūras nolūkā dalībvalstis var izraudzīt regulatīvo iestādi, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 30. pantu.

8. Ja kompetentā valsts drošības iestāde attiecīgajā termiņā nav pieņēmusi lēmumu, kā minēts 23. panta 7. punktā un 25. panta 5. punktā, attiecīgā ritekļa nodošana ekspluatācijā tiek uzskatīta par atļautu pēc trijiem mēnešiem, sākot no paredzētā termiņa beigām. Atļauja, kas piešķirta saskaņā ar šo punktu, ir derīga tikai uz tīkla, par kuru paredzētajā termiņā kompetentā valsts drošības iestāde nav pieņēmusi lēmumu.

9. Valsts drošības iestāde, kura nodomājusi atsaukt ekspluatācijas atļauju, ko pati piešķīrusi, vai atļauju, kura ir pieteikuma iesniedzējam saskaņā ar 8. punktu, piemēro drošības sertifikātu pārskatīšanas procedūru, kā minēts Dzelzceļa drošības direktīvas 10. panta 5. punktā, vai drošības atļauju pārskatīšanas procedūru, kā noteikts minētās direktīvas 11. panta 2. punktā.

10. Pārsūdzēšanas procedūras gadījumā kompetentā prasību izskatīšanas iestāde, kā minēts 7. punktā, var pieprasīt Aģentūras atzinumu, kuru šādā gadījumā mēneša laikā kopš prasības iesniegšanas un paziņošanas tā iesniedz pieteikuma iesniedzējam, kompetentajai prasību izskatīšanas iestādei un kompetentajai valsts drošības iestādei, kura atteikusies piešķirt atļauju.

11. Gadījumos, kad ritekļi kursē no vienas dalībvalsts uz trešo valsti vai no tās tīklā, kura sliežu attālums atšķiras no Kopienas galvenā dzelzceļa tīkla un attiecībā uz kuru var piešķirt 9. panta 5. punktā minēto izņēmumu, vai tam jāpiemēro īpaši nosacījumi, 22. un 24. pantā minētie valstu noteikumi var ietvert starptautiskos nolīgumus, ciktāl tie atbilst Kopienas tiesību aktiem.

12. Ekspluatācijas atļaujas, kas piešķirtas pirms 2008. gada 19. jūlija, tostarp atļaujas, kas piešķirtas saskaņā ar starptautiskiem nolīgumiem, jo īpaši *RIC* (*Regolamento Internazionale Carrozze*) un *RIV* (*Regolamento Internazionale Veicoli*), paliek spēkā saskaņā ar nosacījumiem, ar kuriem atļaujas piešķirtas. Šiem noteikumiem ir prioritāte pār 22. līdz 25. pantu.

▼B

13. Dalībvalstis var piešķir atļaujas par ritekļu sēriju nodošanu ekspluatācijā. Šajā nolūkā valsts drošības iestādes ziņo pieteikuma iesniedzējam par procedūru, kas jāievēro.

14. Ekspluatācijas atļaujas, kas piešķirtas saskaņā ar šo pantu, neskar citus nosacījumus, kurus piemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūru pārvaldītājiem šādu ritekļu darbībai uz atbilstīgiem tīkliem saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 9., 10. un 11. pantu.

22. pants

SITS atbilstīgu ritekļu pirmā ekspluatācijas atļauja

1. Šo pantu piemēro ritekļiem, kas atbilst visām attiecīgajām SITS, kuras ir spēkā brīdī, kad riteklis tiek nodots ekspluatācijā, ja pamatprasību nozīmīga daļa ir iekļauta šajās SITS un ja atbilstīgas SITS attiecībā uz ritošo sastāvu ir stājušās spēkā un ir izmantojamas.

2. Pirmo atļauju piešķir valsts drošības iestāde šādos gadījumos:

a) ja visas ritekļa strukturālās apakšsistēmas ir apstiprinātas atbilstīgi IV nodaļā minētajiem noteikumiem, atļauju piešķir, neveicot turpmākas pārbaudes;

b) ja ritekļiem ir visas 18. pantā paredzētās "EK" verifikācijas deklarācijas, valsts drošības iestāde ekspluatācijas atļaujas piešķiršanai var pārbaudīt vienīgi šādus kritērijus:

— ritekļa attiecīgo apakšsistēmu tehnisko atbilstību un to drošu integrāciju saskaņā ar 15. panta 1. punktu,

— ritekļu tehnisko atbilstību attiecīgajam tīklam,

— atklātajiem punktiem piemērojamos valsts noteikumus,

— valsts noteikumus, kas piemērojami īpašos gadījumos, kuri pienācīgi noteikti atbilstīgajās SITS.

23. pants

Papildu ekspluatācijas atļaujas ritekļiem, kas atbilst SITS

1. Ritekļiem, kas pilnībā atbilst SITS, kuras attiecas uz visiem attiecīgo apakšsistēmu aspektiem bez īpašiem gadījumiem un bez atklātiem punktiem, nav vajadzīga papildu ekspluatācijas atļauja, ja vien tie pārvietojas pa SITS atbilstīgiem tīkliem citās dalībvalstīs.

▼B

2. Tādu ritekļu gadījumā, ko atļauts nodot ekspluatācijā saskaņā ar 22. pantu, bet kas neattiecas uz 1. punktu, dalībvalstis lemj, vai to teritorijā ir nepieciešamas papildu atļaujas. Šādā gadījumā piemēro 3. līdz 7. punktu.

3. Pieteikuma iesniedzējs iesniedz valsts drošības iestādei ritekļa vai ritekļa tipa tehnisko dokumentāciju, norādot paredzēto izmantošanu tīklā. Dokumentācijā ir šāda informācija:

a) dokumentārs pierādījums, ka attiecīgā ritekļa ekspluatācija ir atļauta citā dalībvalstī saskaņā ar 22. pantu;

b) tehniskās dokumentācijas eksemplārs, kā minēts VI pielikumā. Ja ritekļi ir aprīkoti ar datu reģistrētājierīcēm, iekļauj informāciju par datu vākšanu, kas ļauj veikt nolasījumu un datu izvērtējumu, ja šī informācija nav saskaņota ar atbilstīgajām SITS;

c) pieraksti par ritekļa ekspluatācijas vēsturi, tehnisko apkopi un attiecīgā gadījumā par veiktajiem tehniskajiem pārveidojumiem pēc atļaujas saņemšanas;

d) apliecinājumi par tehniskajiem un ekspluatācijas raksturlielumiem, kas norāda uz ritekļa atbilstību infrastruktūrām un stacionāriem kompleksiem, tostarp klimatiskajiem apstākļiem, enerģijas piegādes sistēmai, vilcienu vadības kontroles un signalizācijas sistēmai, sliežu platumam un infrastruktūras gabarītiem, maksimāli pieļaujamajai ass slodzei un citiem tīkla ierobežojumiem.

4. Valsts drošības iestāde var pārbaudīt vienīgi šādus kritērijus:

— ritekļa un attiecīgā tīkla savstarpējo tehnisko savietojamību, tostarp valsts noteikumus, kurus piemēro atklātajiem punktiem, lai nodrošinātu šādu savstarpējo izmantojamību,

— valsts noteikumus, kas piemērojami īpašos gadījumos, kuri pienācīgi noteikti atbilstīgajās SITS.

5. Valsts drošības iestāde saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punkta a) apakšpunktu var pieprasīt iesniegt papildu informāciju par veicamo apdraudējuma analīzi vai par pārbaužu veikšanu tīklā, lai verificētu 4. punktā minētos kritērijus. Tomēr pēc tam, kad pieņemts šīs direktīvas 27. pantā minētais atsauces dokuments, valsts drošības iestāde var veikt šādas pārbaudes, tikai pamatojoties uz valsts noteikumiem, kas attiecas uz šajā dokumentā norādīto B un C grupu.

6. Valsts drošības iestāde pēc apspriedes ar pieteikuma iesniedzēju nosaka pieprasītās papildu informācijas, apdraudējuma analīzes un pārbaudes apjomu un saturu. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar pieteikuma iesniedzēju, pieliek visus pūliņus, lai nodrošinātu, ka jebkādas pārbaudes var notikt trīs mēnešu laikā pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma saņemšanas. Attiecīgā gadījumā valsts drošības iestāde veic pasākumus, lai šīs pārbaudes notiktu.

▼B

7. Par visiem ekspluatācijas atļaujas pieteikumiem, kas iesniegti saskaņā ar šo pantu, lēmumu pieņem valsts drošības iestāde, to darot pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā:

a) divu mēnešu laikā pēc tam, kad iesniegta 3. punktā minētā dokumentācija;

b) attiecīgā gadījumā vienu mēnesi pēc tam, kad ir sniegta papildu informācija, ko pieprasījusi valsts drošības iestāde;

c) attiecīgā gadījumā vienu mēnesi pēc tam, kad ir sniegti tādas pārbaudes rezultāti, kuru bija pieprasījusi valsts drošības iestāde.

24. pants

SITS neatbilstīgu ritekļu pirmā ekspluatācijas atļauja

1. Šo pantu piemēro ritekļiem, kas neatbilst visām attiecīgajām SITS, kuras ir spēkā brīdī, kad tos nodod ekspluatācijā, tostarp ritekļus, uz kuriem attiecas izņēmumi, vai ja būtiska pamatprasību daļa nav noteikta vienā vai vairākās SITS.

2. Pirmo atļauju valsts drošības iestāde piešķir šādi:

— tehniskajiem aspektiem, uz kuriem attiecas SITS, ja tādas ir, – piemēro "EK" verifikācijas procedūru,

— pārējiem tehniskajiem aspektiem – piemēro valstu noteikumus, par kuriem paziņots saskaņā ar šīs direktīvas 17. panta 3. punktu un Dzelzceļa drošības direktīvas 8. pantu.

Šī pirmā atļauja ir spēkā tikai tās dalībvalsts tīklā, kas to izdevusi.

25. pants

Papildu ekspluatācijas atļaujas ritekļiem, kas neatbilst SITS

1. Tādu ritekļu gadījumā, ko atļauts nodot ekspluatācijā vienā dalībvalstī saskaņā ar 21. panta 12. punktu vai 24. pantu, citas dalībvalstis saskaņā ar šo pantu var lemt, vai to teritorijās vajadzīgas papildu ekspluatācijas atļaujas.

2. Pieteikuma iesniedzējs iesniedz valsts drošības iestādei ritekļa vai ritekļa tipa tehnisko dokumentāciju, kā arī sīkas ziņas par paredzēto izmantošanu tīklā. Dokumentācijā ir šāda informācija:

a) dokumentārs pierādījums tam, ka ritekļa ekspluatācija ir atļauta citā dalībvalstī, un dokumentācija par procedūru, kas ievērota, lai pierādītu, ka riteklis atbilda spēkā esošajām drošības prasībām, kā arī attiecīgā gadījumā informācija par esošajām un saskaņā ar 9. pantu piešķirtajām atkāpēm;

▼B

b) tehniskie raksturlielumi, tehniskās apkopes programma un darbības īpašības. Ja ritekļi ir aprīkoti ar datu ieraksta iekārtām – informācija par datu vākšanas procedūru, kura ļauj tos nolasīt un izvērtēt, kā noteikts Direktīvas 2004/49/EK 20. panta 2. punkta c) apakšpunktā;

c) pieraksti par ritekļa ekspluatācijas vēsturi, tehnisko apkopi un attiecīgā gadījumā pēc atļaujas saņemšanai veiktajiem tehniskajiem pārveidojumiem;

d) apliecinājums par tehniskajiem un ekspluatācijas raksturlielumiem, kas norāda uz ritekļa atbilstību infrastruktūrām un stacionārām iekārtām (tostarp klimatiskajiem apstākļiem, enerģijas piegādes sistēmai, vilcienu vadības kontroles un signalizācijas sistēmai, sliežu platumam un infrastruktūras gabarītiem, maksimāli pieļaujamajai ass slodzei un citiem tīkla ierobežojumiem).

3. Valsts drošības iestāde nevar apstrīdēt 2. punkta a) un b) apakšpunktā minēto informāciju, izņemot gadījumus, ja tā var pierādīt, ka, neskarot 16. pantu, pastāv būtisks drošības apdraudējums. Pēc tam, kad ir pieņemts 27. pantā minētais atsauces dokuments, valsts drošības iestāde šajā sakarā nevar atsaukties ne uz vienu no minētajā dokumentā norādītajiem A grupas noteikumiem.

4. Valsts drošības iestāde var lūgt iesniegt papildu informāciju saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punkta a) apakšpunktu veicamo apdraudējuma analīzi vai veicamajām pārbaudēm tīklā, lai pārliecinātos, vai šā panta 2. punkta c) un d) apakšpunktā norādītā informācija atbilst valsts spēkā esošajiem noteikumiem, kā paziņots Komisijai atbilstīgi Dzelzceļa drošības direktīvas 8. pantam vai šīs direktīvas 17. pantam. Tomēr pēc tam, kad pieņemts šīs direktīvas 27. pantā minētais atsauces dokuments, valsts drošības iestāde var veikt šādas pārbaudes, tikai pamatojoties uz valsts noteikumiem, kas attiecas uz minētajā dokumentā uzskaitīto B un C grupu. Valsts drošības iestāde pēc apspriedes ar pieteikuma iesniedzēju nosaka pieprasītās papildu informācijas, apdraudējuma analīzes vai pārbaudes apjomu un saturu. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar pieteikuma iesniedzēju, pieliek visus pūliņus, lai nodrošinātu, ka jebkādas pārbaudes var notikt trīs mēnešu laikā pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma saņemšanas. Attiecīgā gadījumā valsts drošības iestāde veic pasākumus, lai nodrošinātu to, ka pārbaudes notiek.

5. Par visiem ekspluatācijas atļaujas pieteikumiem, kas iesniegti saskaņā ar šo pantu, lēmumu pieņem valsts drošības iestāde, to darot pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā:

a) četrus mēnešus pēc tam, kad iesniegta 2. punktā minētā tehniskā dokumentācija;

▼B

b) attiecīgā gadījumā divus mēnešus pēc tam, kad ir sniegta papildu informācija vai apdraudējuma analīze, ko valsts drošības iestāde pieprasījusi saskaņā ar 4. punktu;

c) attiecīgā gadījumā divus mēnešus pēc tam, kad sniegti to pārbaužu rezultāti, kuras valsts drošības iestāde pieprasījusi veikt saskaņā ar 4. punktu.

26. pants

Ritekļu tipu apstiprināšana

1. Dalībvalstis var piešķirt ritekļu tipu apstiprinājumus.

2. Turklāt, ja dalībvalstis ritekli apstiprina, tās tajā pašā laikā apstiprina arī ritekļa tipu.

3. Ritekli, kas atbilst tipam, ko dalībvalsts jau apstiprinājusi, šī dalībvalsts apstiprina, pamatojoties uz paziņojumu par tā atbilstību šim tipam, ko šis pieteikuma iesniedzējs iesniedz, un turpmākas pārbaudes neveic. Turklāt, ja attiecīgie SITS un valsts noteikumi, pamatojoties uz kuriem ritekļa tips tika apstiprināts, ir mainījušies, dalībvalstis pieņem lēmumu par to, vai jau piešķirtais tipa apstiprinājums paliek spēkā vai arī tas ir jāatjauno. Kritēriji, ko valsts drošības iestāde pārbauda tipa atjaunotas apstiprināšanas gadījumā, var attiekties tikai izmainītajiem noteikumiem. Tipa apstiprinājuma atjaunošana neietekmē ritekļu apstiprinājumus, kas jau piešķirti, pamatojoties uz agrāk apstiprinātajiem tipiem.

4. Tipa atbilstības deklarācijas formu pieņem Komisija līdz 2009. gada 19. jūlijam, pamatojoties uz Aģentūras izstrādātu projektu un saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

5. Tipa atbilstības deklarāciju izveido:

a) ritekļiem, kas atbilst SITS, – saskaņā ar attiecīgo SITS pārbaudes procedūrām;

b) ritekļiem, kas neatbilst SITS, – saskaņā ar pārbaudes procedūrām, kādas definētas Lēmuma 93/465/EEK D vai E moduļos. Attiecīgā gadījumā Komisija var piemērot *ad hoc* verifikācijas procedūru saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

6. Pieteikuma iesniedzējs var pieprasīt tipa apstiprinājumu vienlaikus vairākās dalībvalstīs. Šādā gadījumā valsts drošības iestādes sadarbojas, lai vienkāršotu procedūru un mazinātu administratīvo pasākumu daudzumu.

7. Tipa apstiprinājumus reģistrē 34. pantā minētajā apstiprināto tipu Eiropas reģistrā. Šajā reģistrā nosaka dalībvalsti vai dalībvalstis, kurās ritekļa tips ir apstiprināts.

▼B

27. pants

Valsts noteikumu klasificēšana

1. Lai vienkāršotu ekspluatācijas atļaujas piešķiršanas procedūru attiecībā uz 25. pantā minētajiem ritekļiem, valsts noteikumus klasificē saskaņā ar VII pielikumu.

2. Neskarot 30. panta 3. punktu, aģentūra līdz 2009. gada 19. janvārim pārskata VII pielikuma 1. iedaļā minētos rādītājus un Komisijai sniedz atbilstīgus ieteikumus.

3. Aģentūra izstrādā ieteikumu atsauces dokumentam, atsaucoties uz visiem valstu noteikumiem, ko dalībvalstis piemēro ritekļu nodošanai ekspluatācijā. Veicot šo izdevumu, valsts drošības iestādes sadarbojas ar Aģentūru.

4. Pamatojoties uz Aģentūras izstrādāto ieteikumu un saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru, Komisija pieņem atsauces dokumentu, kā arī jebkādus lēmumus par tā atjaunināšanu.

VI NODAĻA

PAZIŅOTĀS IESTĀDES

28. pants

Paziņotās iestādes

1. Dalībvalstis paziņo Komisijai un pārējām dalībvalstīm iestādes, kas atbild par 13. pantā minētās atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtējuma procedūru un 18. pantā minēto verifikācijas procedūru, norādot katras iestādes atbildības jomu un Komisijas iepriekš piešķirto identifikācijas numuru. Komisija publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iestāžu sarakstu, to identifikācijas numurus un atbildības jomas, kā arī periodiski pārskata šo sarakstu.

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

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

4. Ja dalībvalsts vai Komisija uzskata, ka citas dalībvalsts paziņotā iestāde vairs neatbilst VIII pielikumā minētajiem kritērijiem, Komisija apspriežas ar attiecīgajām pusēm. Komisija informē šo citu dalībvalsti par pārmaiņām, kas jāveic, lai paziņotā iestāde varētu saglabāt tai piešķirto statusu.

▼B

5. Komisija izveido paziņoto iestāžu koordinācijas grupu (turpmāk – "koordinācijas grupa"), kas apspriež visus jautājumus, kuri attiecas uz 13. pantā minētajām atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanas procedūrām un 18. pantā minēto pārbaudes procedūru vai attiecīgo SITS piemērošanu. Dalībvalstu pārstāvji koordinācijas grupas darbā var piedalīties novērotāju statusā.

Komisija un novērotāji informē 29. pantā minēto komiteju par koordinācijas grupā veikto darbu. Komisija attiecīgos gadījumos ierosina pasākumus, kas vajadzīgi problēmu novēršanai. Vajadzības gadījumā paziņoto iestāžu darbu koordinē saskaņā ar 30. panta 4. punktu.

6. Pirmajā no ziņojumiem, kas minēti 39. pantā, izvērtē arī VIII pielikumā noteiktos kritērijus un vajadzības gadījumā ierosina atbilstīgus pasākumus.

VII NODAĻA

KOMITEJA UN DARBA PROGRAMMA

29. pants

Komitejas procedūra

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

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

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

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

5. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4. un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

30. pants

Papildu uzdevumi

1. Komisija var iesniegt komitejai apspriešanai visus ar šīs direktīvas īstenošanu saistītos jautājumus. Vajadzības gadījumā Komisija saskaņā ar 29. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem īstenošanas ieteikumus.

▼B

2. Komiteja var apspriest visus ar Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējo izmantojamību saistītos jautājumus, arī jautājumus, kas attiecas uz dzelzceļa sistēmas savstarpējo izmantojamību Kopienas iekšienē un trešo valstu dzelzceļu sistēmā.

3. Pasākumus, ar ko paredzēts grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, kas attiecas uz II līdz IX pielikuma pielāgojumiem, pieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas minēta 29. panta 4. punktā.

4. Vajadzības gadījumā komiteja var izveidot darba grupas, kas palīdz veikt tās uzdevumus, jo īpaši – lai koordinētu paziņotās iestādes.

31. pants

Darba programma

1. Komisija izstrādā darba programmu, kurā ņem vērā 8. pantā paredzēto darbības jomas paplašināšanu, 6. panta 1. punktā paredzēto SITS grozīšanu un citus pienākumus, kas tai uzticēti ar šo direktīvu. Komisija pilnībā informē komiteju un to iesaista programmas izstrādē un atjaunināšanā.

2. Darba programmā ir šādi posmi:

a) Kopienas dzelzceļu sistēmas reprezentatīvas arhitektūras izstrādāšana saskaņā ar Aģentūras noteikto projektu, kas izveidots, pamatojoties uz apakšsistēmu sarakstu (II pielikums), lai nodrošinātu SITS savstarpēju atbilstību. Šajā arhitektūrā jo īpaši jāiekļauj šīs sistēmas dažādie komponenti un to saskarnes, un tā jāizmanto kā pamatprincipu kopums visu SITS izmantošanas jomu noteikšanai;

b) struktūras parauga izstrāde SITS izstrādāšanai;

c) SITS noteikto risinājumu izmaksu un ieguvumu analīzes metodes izstrāde;

d) SITS izstrādāšanai vajadzīgā pilnvarojuma pieņemšana;

e) visu attiecīgo SITS pamatparametru noteikšana;

f) standartizācijas programmu projektu apstiprināšana;

g) tā pārejas posma pārvaldība, kas sākas dienā, kad stājas spēkā Direktīva 2004/50/EK, un beidzas, kad publicē SITS, ietverot 36. pantā minētās atsauces sistēmas pieņemšanu.

▼B

VIII NODAĻA

TĪKLU UN RITEKĻU REĢISTRI

32. pants

Ritekļu numurēšanas sistēma

1. Katram riteklim, kas nodots ekspluatācijā Kopienas dzelzceļa sistēmā, ir Eiropas ritekļa numurs (*EVN*), ko tam piešķir, pirmo reizi piešķirot ekspluatācijas atļauju.

2. Pirmās atļaujas pieteikuma iesniedzējs atbild arī par attiecīgā ritekļa marķēšanu ar tam piešķirto *EVN*.

3. *EVN* sīki apraksta SITS par satiksmes nodrošināšanu un vadību.

4. Riteklim piešķir *EVN* tikai vienu reizi, ja vien SITS par satiksmes nodrošināšanu un vadību nav norādīts citādi.

5. Neskarot 1. punktu, attiecībā uz ritekļiem, kas tiek izmantoti vai ko paredzēts izmantot pārvadājumiem no vai uz trešām valstīm, kurās sliežu platums atšķiras no platuma galvenajā dzelzceļa tīklā Kopienā, dalībvalstis drīkst ļaut ekspluatēt ritekļus, kas skaidri identificēti saskaņā ar atšķirīgu kodēšanas sistēmu.

33. pants

Valsts ritekļu reģistri

1. Katrā dalībvalstī ir visu to dzelzceļa ritekļu reģistrs, kas ir atļauti tās teritorijā. Reģistrs atbilst šādiem kritērijiem:

a) tas atbilst 2. punktā minētajām kopīgajām specifikācijām;

b) ierakstus tajā veic un atjaunina no jebkāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma neatkarīga iestāde;

c) tas ir pieejams drošības iestādēm un izmeklēšanas iestādēm, kas izraudzītas saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 16. un 21. pantu; atbildot uz likumīgām prasībām, tam jābūt pieejamam arī reglamentējošām iestādēm, kas minētas Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā, un Aģentūrai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūru pārvaldītājiem, kā arī personām/organizācijām, kas ritekļus reģistrē vai kas norādītas reģistrā.

2. Kopīgās reģistra specifikācijas jāpieņem saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru, pamatojoties uz aģentūras sagatavoto specifikāciju projektu. Specifikāciju projektā ietver: saturu, datu formātu, funkcionālo un tehnisko uzbūvi, izmantošanas veidu, ietverot datu apmaiņas pasākumu, un noteikumus par datu ievadi un apspriedēm. Par katru ritekli reģistrā ir vismaz šāda informācija:

a) *EVN*;

b) atsauces uz "EK" verificēšanas deklarācijām un to izdevēju iestādi;

▼B

c) atsauces uz 34. pantā minēto Eiropas apstiprināto ritekļu tipu reģistru;

d) ritekļa īpašnieka un apsaimniekotāja identifikācija;

e) ritekļa izmantošanas ierobežojumi;

f) par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra.

3. Reģistrācijas turētājs nekavējoties ziņo dalībvalsts iestādei, kurā riteklis tika reģistrēts, par jebkādiem grozījumiem, kas veikti valsts ritekļu reģistrā, par ritekļa izjaukšanu vai par lēmumu to vairs nereģistrēt.

4. Ja valstu ritekļu reģistri nav saistīti, katra dalībvalsts atjaunina savu reģistru ar grozījumiem, ko cita dalībvalsts saistībā ar attiecīgajiem datiem ir izdarījusi savā reģistrā.

5. Attiecībā uz ritekļiem, kas pirmo reizi nodoti ekspluatācijā trešā valstī un kam dalībvalstī ir piešķirta ekspluatācijas atļauja tās teritorijā, šī dalībvalsts nodrošina, ka 2. punkta d), e) un f) apakšpunktā minētos datus var iegūt no valsts ritekļu reģistra. Datus, kas minēti 2. punkta f) apakšpunktā, var aizvietot ar drošības būtiskākajiem datiem, kas attiecas uz apkopes grafiku.

34. pants

Apstiprināto ritekļu tipu Eiropas reģistrs

1. Aģentūra izveido un uztur tādu ritekļu tipu reģistru, kuru ekspluatāciju Kopienas dzelzceļa tīklā apstiprinājušas dalībvalstis. Reģistrs atbilst šādiem kritērijiem:

a) tas ir publisks, un ikviens tam var piekļūt elektroniski;

b) tas atbilst 4. punktā minētajām kopīgajām specifikācijām;

c) tas ir saistīts ar visiem valsts ritekļu reģistriem.

2. Reģistrā par katru ritekļa tipu ietverti šādi dati:

a) ritekļa tipa tehniskais raksturojums, kā noteikts attiecīgajā SITS;

b) ražotāja nosaukums;

c) datumi, atsauces uz visām atļaujām, kas piešķirtas šāda veida ritekļiem, un dalībvalstis, kas tās ir izdevušas, tostarp visi ierobežojumi un atļauju atcelšana.

▼B

3. Kad tipa apstiprinājums kādā dalībvalstī ir piešķirts, grozīts, atlikts vai atcelts, šīs dalībvalsts valsts drošības iestāde par to informē aģentūru, lai tā varētu atjaunināt reģistra datus.

4. Kopīgās reģistra specifikācijas jāpieņem saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru un pamatojoties uz aģentūras sagatavoto specifikāciju projektu. Šo specifikāciju projektos norāda saturu, datu formātu, funkcionālo un tehnisko uzbūvi, izmantošanas veidu un noteikumus par datu ievadi un meklēšanu.

35. pants

Infrastruktūras reģistrs

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka, pamatojoties uz 2. punktā minēto pārskatīšanas ciklu, publicē un papildina infrastruktūras reģistru. Šajā reģistrā norāda katras iekļautas apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas galvenās pazīmes (piemēram, pamatparametrus) un to atbilstību pazīmēm, kas noteiktas saskaņā ar piemērojamām SITS. Šim nolūkam katrā SITS precīzi norāda, kādai informācijai jābūt iekļautai infrastruktūras reģistrā.

2. Aģentūra izstrādā projektu specifikācijām par minētā reģistra izkārtojumu un formātu, kā arī datu atjaunināšanas periodiskumu un lietošanas veidu, ņemot vērā atbilstīgu pārejas periodu infrastruktūrām, kas nodotas ekspluatācijā pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Komisija apstiprina specifikācijas saskaņā ar 29. panta 3. punktā noteikto procedūru.

IX NODAĻA

PĀREJAS NOTEIKUMI

36. pants

Atsauces sistēmu projekts

1. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 881/2004 3. un 12. pantu Aģentūra, pamatojoties uz informāciju, ko dalībvalstis sniegušas saskaņā ar šīs direktīvas 17. panta 3. punktu, izstrādā profesionālo tehnisko dokumentāciju un attiecīgo starptautisko nolīgumu tekstus, tehnisko noteikumu atsauces sistēmas projektu, nodrošinot to tīklu un ritekļu savstarpēju izmantojamību pašreizējā apmērā, kuras ietvers šīs direktīvas darbības jomā, kā noteikts šīs direktīvas 1. pantā. Vajadzības gadījumā Komisija pieņem īstenošanas ieteikumus saskaņā ar šīs direktīvas 29. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

▼B

2. Pēc minētās atsauces sistēmas ieviešanas dalībvalstis informē Komisiju par saviem nodomiem ieviest jebkurus valsts noteikumus vai izstrādāt savā teritorijā jebkuru projektu, kas paredz atkāpes no atsauces sistēmas normatīviem.

X NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

37. pants

Motivācija

Jebkurā lēmumā, kas pieņemts saskaņā ar šo direktīvu un skar savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtējumu vai novērtējumu par piemērotību lietošanai, dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu pārbaudi, vai jebkurā lēmumā, kas pieņemts, ievērojot 7., 12., 14. un 19. pantu, iekļauj tā detalizētu pamatojumu. Par tiem, cik vien drīz iespējams, paziņo ieinteresētajai pusei, vienlaikus norādot tiesiskās aizsardzības līdzekļus, kas ir pieejami saskaņā ar attiecīgajā dalībvalstī spēkā esošajiem tiesību aktiem, kā arī termiņus šo līdzekļu piemērošanai.

38. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai vēlākais līdz 2010. gada 19. jūlijam izpildītu prasības, kas norādītas 1. pantā, 2. pantā, 4. panta 2. punktā, 5. panta 2., 5., 6. un 8. punktā, 6. panta 1., 2., 3., 9. un 10. punktā, 7., 8. un 9. pantā, 11. panta 4. un 5. punktā, 12. pantā, 13. panta 5. punktā, 15., 16. un 17. pantā, 18. panta 1., 2., 4. un 5. punktā, 19. panta 3. punktā, 20. līdz 27. pantā, 28. panta 4. un 6. punktā, 32. līdz 35. pantā un I līdz IX pielikumā. Dalībvalstis tūlīt dara zināmu Komisijai minēto noteikumu tekstu.

Dalībvalstīm pieņemot minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

2. Šīs direktīvas transponēšanas un īstenošanas saistības, kas ietvertas IV, V, VII un VIII nodaļā, neattiecas uz Kipras Republiku un Maltas Republiku, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļa sistēma.

Tomēr, tiklīdz publisks vai privāts subjekts iesniedz dzelzceļa izbūves oficiālu pieteikumu, kurā paredzēta viena vai vairāku dzelzceļa uzņēmumu darbība, attiecīgās dalībvalstis ievieš tiesību aktus, ar kuriem īsteno pirmajā daļā minēto nodaļu noteikumus viena gada laikā pēc pieteikuma saņemšanas.

▼B

39. pants

Ziņojumi un informācija

1. Komisija reizi trijos gados un pirmoreiz 2011. gada 19. jūlijā ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kas paveikts, nodrošinot dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību. Šajā ziņojumā ietver arī 9. pantā izklāstīto gadījumu analīzi.

2. Līdz 2013. gada 19. jūlijam Komisija publicē pārskatu, iekļaujot tajā V nodaļas piemērošanas analīzi un uzlabojumus, kādi sasniegti attiecībā uz dzelzceļa ritekļu savstarpējo atzīšanu saistībā ar pieprasījumu izskatīšanas ilgumu un izmaksām. Attiecīgā gadījumā pārskatā novērtē ietekmi, kāda ir dažādiem turpmākiem procedūru vienkāršošanas variantiem saistībā ar ritekļu apstiprināšanu. Šādā gadījumā tiek analizētas vairākas valsts drošības iestāžu un Aģentūras sadarbības iespējas.

3. Aģentūra izstrādā un periodiski pilnveido mehānismu, ar kura palīdzību var sastādīt dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības pārskatu pēc dalībvalsts vai Komisijas pieprasījuma. Šajā mehānismā izmanto ziņas, kas ir ietvertas 33., 34. un 35. pantā paredzētajos reģistros.

40. pants

Atcelšana

Direktīvas 96/48/EK un 2001/16/EK atceļ no 2010. gada 19. jūlija, neskarot dalībvalstu pienākumu attiecībā uz termiņu minēto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos un piemērošanai.

Atsauces uz atsauktajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu XI pielikumā.

Direktīvas 2004/49/EK 14. pantu atceļ no 2008. gada 19. jūlija.

41. pants

Stāšanās spēkā

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

42. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

▼B

I PIELIKUMS

PIEMĒROŠANAS JOMA

1. **Eiropas parasto dzelzceļu sistēma**

1.1. *Tīkls*

Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas tīkls ir Eiropas transporta tīkla parastās līnijas, kas minētas Lēmumā Nr. 1692/96/EK.

Šajā direktīvā šo tīklu var iedalīt šādās kategorijās:

— pasažieru pārvadājumiem paredzētās līnijas,

— jauktai satiksmei (pasažieru un kravu pārvadājumiem) paredzētās līnijas,

— līnijas, kas īpaši izbūvētas vai modernizētas kravu pārvadājumiem,

— pasažieru pārvadājumu mezgli,

— kravu pārvadājumu mezgli, ietverot kombinētās satiksmes terminālus,

— iepriekšminētos elementus savienojošās līnijas.

Šajā tīklā ir ietvertas satiksmes vadības, kontroles un navigācijas sistēmas: datu apstrādes tehniskās iekārtas un telekomunikācijas, kas paredzētas pasažieru un kravu tālsatiksmes pārvadājumiem šajā tīklā, lai nodrošinātu tīkla drošu un saskaņotu darbību un efektīvu satiksmes vadību.

1.2. *Ritekļi*

Eiropas parasto dzelzceļu sistēmā ir visu veidu ritekļi, kas var pārvietoties visā Eiropas parasto dzelzceļu tīklā vai tā daļā, tostarp:

— dīzeļvilcieni un elektrovilcieni,

— dīzeļlokomotīves un elektrolokomotīves,

— pasažieru vagoni,

— kravas vagoni, arī kravas automobiļu pārvadājumiem paredzētie ritekļi.

Ritekļi var būt arī infrastruktūras būvei un apkopei paredzētās mobilās iekārtas.

Visas iepriekšminētās kategorijas var iedalīt šādi:

— starptautiskai satiksmei izmantojamie ritekļi,

— iekšzemes pārvadājumiem izmantojamie ritekļi.

2. **Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēma**

2.1. *Tīkls*

Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas tīkls ir Eiropas transporta tīkla ātrgaitas līnijas, kas norādītas Lēmumā Nr. 1692/96/EK.

▼B

Ātrgaitas līnijas ir šādas:

— īpaši izbūvētas ātrgaitas līnijas, kuras aprīkotas vilcieniem ar kustības ātrumu, kas ir 250 km/h vai lielāks,

— īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kuras aprīkotas vilcieniem ar kustības ātrumu, kas ir aptuveni 200 km/h,

— īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kurām topogrāfisku, reljefa vai pilsētvides nosacījumu dēļ ir īpašas pazīmes un kurās ātrums jāpielāgo katrā atsevišķā gadījumā. Šajā kategorijā iekļautas savienojuma līnijas starp ātrgaitas un parastajiem dzelzceļiem, līnijas staciju šķērsošanai, līnijas piebraukšanai pie galapunktiem un depo, kā arī citi posmi, kuros ātrgaitas ritošais sastāvs brauc ar parastā ritošā sastāva ātrumu.

Šajā tīklā ir ietvertas satiksmes vadības, kontroles un navigācijas sistēmas, datu apstrādes tehniskās iekārtas un telekomunikācijas, kas paredzētas pārvadājumiem šajās līnijās, lai nodrošinātu tīkla drošu un saskaņotu darbību un efektīvu satiksmes vadību.

2.2. *Ritekļi*

Eiropas ātrgaitas vilcienu sistēmā ir ritekļi, kas paredzēti satiksmei:

— ar kustības ātrumu vismaz 250 km/h līnijās, kuras īpaši būvētas ātrvilcienu satiksmei un kurās attiecīgos apstākļos iespējama vilcienu kustība ar ātrumu, kas pārsniedz 300 km/h,

— vai ar kustības ātrumu aptuveni 200 km/h līnijās, kas minētas 2.1. iedaļā, ja tas atbilst šo līniju tehniskajiem rādītājiem.

Turklāt ritekļi, kurus paredzēts izmantot ar maksimālo ātrumu, kas mazāks par 200 km/h, un kuri varētu pārvietoties pa visu Eiropas ātrgaitas tīklu vai tā daļu – ja tie ir savietojami ar šā tīkla darbības līmeņiem –, atbilst prasībām, ar ko nodrošina drošu darbību šajā tīklā. Lai to panāktu, parastu ritekļu SITS noteiks arī parastu ritekļu drošas darbības prasības ātrgaitas tīklos.

3. **Dzelzceļu sistēmas saderība**

Dzelzceļa transporta pakalpojumu kvalitāte Eiropā ir atkarīga cita starpā no tīkla (plašākā nozīmē, t. i., visu attiecīgo apakšsistēmu stacionāro daļu) raksturlielumu saderības ar ritekļu raksturlielumiem (ietverot visu attiecīgo apakšsistēmu aprīkojuma sastāvdaļas). Pārvadājumu efektivitāte, drošība, pakalpojumu kvalitāte un izmaksas ir atkarīgas no šīs saderības.

4. **Piemērošanas jomas paplašināšana**

4.1. *Tīklu un ritekļu iedalījums apakškategorijās*

SITS darbības joma tiek pakāpeniski paplašināta, lai aptvertu visu dzelzceļa sistēmu, kā minēts 1. panta 4. punktā. Lai nodrošinātu rentablu savstarpēju izmantojamību, vajadzības gadījumā jāizstrādā visu šajā pielikumā minētā tīkla un ritekļu kategoriju iedalījums apakškategorijās. Vajadzības gadījumā 5. panta 3. punktā minētās funkcionālās un tehniskās specifikācijas dažādām apakškategorijām var būt atšķirīgas.

▼B

4.2. *Izmaksu kontrole*

Veicot ierosināto pasākumu izmaksu un labumu analīzi, ņem vērā arī šādus faktorus:

— ierosinātā pasākuma izmaksas,

— savstarpējai izmantojamībai radītais labums, ko gūst, darbības jomā ietverot īpašas tīklu un ritekļu apakškategorijas,

— kapitālizdevumu un maksājumu samazināšanās apjomradīti ietaupījumi ritekļu labākas izmantošanas dēļ,

— investīciju un apkopes/ekspluatācijas izmaksu samazināšanās, palielinoties konkurencei starp ražotājiem un tehniskās apkopes uzņēmumiem,

— labvēlīga ietekme uz vidi, ko rada dzelzceļu sistēmas tehniskie uzlabojumi,

— ekspluatācijas drošības palielināšanās.

Turklāt šajā novērtējumā norāda iespējamo ietekmi uz visiem iesaistītajiem uzņēmējiem un ekonomikas subjektiem.

▼M2

II PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMAS

1. **Apakšsistēmu saraksts**

Šajā direktīvā dzelzceļu veidojošo sistēmu var iedalīt šādās apakšsistēmās:

a) strukturālais iedalījums:

— infrastruktūra,

— energoapgāde,

— vilcienu vadības un signalizācijas stacionārās lauka iekārtas,

— vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtas,

— ritošais sastāvs;

b) funkcionālais iedalījums:

— satiksmes nodrošināšana un vadība,

— tehniskā apkope,

— telemātikas lietojumi pasažieru un kravu pārvadājumiem.

2. **Apakšsistēmu apraksts**

Izstrādājot attiecīgās SITS projektu, Aģentūra piedāvā ar savstarpēju izmantojamību saistīto komponentu un jautājumu sarakstu katrai apakšsistēmai vai apakšsistēmas daļai. Neskarot ar savstarpēju izmantojamību saistīto jautājumu un komponentu izvēli vai secību, kādā tiem tiks izstrādātas SITS, apakšsistēmas ietver šādus elementus.

2.1. *Infrastruktūra*

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

2.2. *Energoapgāde*

Elektrifikācijas sistēma, tostarp kontaktstrāvas līnijas un elektroenerģijas patēriņa mērīšanas sistēmas stacionārās lauka iekārtas.

2.3. *Vilcienu vadības un signalizācijas stacionārās lauka iekārtas*

Visas stacionārās lauka iekārtas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu vilcienu satiksmes drošību un vadītu to vilcienu kustību, kuriem atļauts izmantot attiecīgo tīklu.

2.4. *Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtas*

Visas borta iekārtas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu vilcienu satiksmes drošību un vadītu to vilcienu kustību, kuriem atļauts izmantot attiecīgo tīklu.

▼**M2**

2.5. *Satiksmes nodrošināšana un vadība*

Darba paņēmieni un pienācīgais aprīkojums, kas nodrošina dažādu strukturālo apakšsistēmu saskaņotu darbību gan parastā, gan traucētā režīmā, it sevišķi ietverot vilcienu sastāvu veidošanu un vilcienu vadīšanu, satiksmes plānošanu un vadību.

Profesionālā kvalifikācija, kas var būt nepieciešama pārrobežu pārvadājumu veikšanai.

2.6. *Telemātikas lietojumi*

Saskaņā ar I pielikumu šo apakšsistēmu veido divi elementi:

a) lietojumi pasažieru pārvadājumiem, ietverot sistēmas, kas nodrošina pasažierus ar informāciju pirms brauciena un tā laikā, rezervācijas un maksājumu sistēmas, bagāžas pārzināšanu un pārsēšanās saskaņošanu starp vilcieniem un ar citiem transporta veidiem;

b) lietojumi kravu pārvadājumiem, ietverot informācijas sistēmas (kravu un vilcienu uzraudzība reāllaikā), vilcienu šķirošanas un iedalīšanas sistēmas, rezervācijas, maksājumu un rēķinu sagatavošanas sistēmas, vilcienu kustības saskaņošanu ar citiem transporta veidiem un elektronisko pavaddokumentu sagatavošanu.

2.7. *Ritošais sastāvs*

Struktūra, jebkura vilcienu aprīkojuma vadības nodrošināšanas sistēma, strāvas padeves ierīces, vilces un enerģijas pārveides ierīces, borta iekārtas elektroenerģijas patēriņa mērīšanai, bremžu un sakabes mehānisms, ritošā daļa (ratiņi, asis u. c.), piekare, durvis, cilvēka un mašīnas saskarnes (mašīnisti, vilciena personāls un pasažieri, ietverot aprīkojumu, kas vajadzīgs personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām), pasīvās vai aktīvās aizsardzības līdzekļi un piederumi pasažieru un vilciena personāla veselības aizsardzībai.

2.8. *Tehniskā apkope*

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

▼B

III PIELIKUMS

PAMATPRASĪBAS

1. **Vispārīgas prasības**

1.1. *Drošība*

1.1.1. No drošības viedokļa būtisko komponentu, un jo īpaši vilciena kustībā iesaistīto komponentu, konstrukcijai, uzbūvei, tehniskajai apkopei un pārraudzībai jābūt tādai, lai garantētu drošību apmērā, kas atbilst dzelzceļu tīklam izvirzītajiem mērķiem, arī nelabvēlīgos darbības apstākļos.

1.1.2. Riteņu/sliežu saskares parametriem jāatbilst stabilitātes prasībām, kādas vajadzīgas, lai garantētu drošu kustību maksimāli atļautajā ātrumā. Bremzēšanas iekārtu parametriem jānodrošina iespēja apstāties attiecīgajā bremzēšanas ceļa garumā maksimālajā atļautajā ātrumā.

1.1.3. Izmantotajiem komponentiem jāiztur jebkura normāla vai ārkārtas noslodze, kas noteikta to ekspluatācijas laikam. Nejaušu defektu ietekme uz drošību attiecīgi jāierobežo.

1.1.4. Stacionāru iekārtu un ritošā sastāva konstrukcijai un izmantoto materiālu izvēlei jābūt vērstai uz uguns un dūmu ģenerēšanas, izplatības un seku ierobežošanu ugunsgrēka gadījumā.

1.1.5. Visas ierīces, kas paredzētas pasažieru lietošanai, jāprojektē tā, lai netiktu apdraudēta šo ierīču droša ekspluatācija vai pasažieru veselība un drošība, ja tās izmanto iepriekš paredzamā veidā, bet ne saskaņā ar rakstiskiem norādījumiem.

1.2. *Drošums un darbgatavība*

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

1.3. *Veselības aizsardzība*

1.3.1. Materiālus, kas, ņemot vērā to izmantošanas veidu, iespējami var apdraudēt to personu veselību, kurām ir piekļuve minētajiem materiāliem, nedrīkst izmantot vilcienos un dzelzceļu infrastruktūrā.

1.3.2. Minētie materiāli jāizraugās, jāuzstāda un jāizmanto tā, lai ierobežotu kaitīgu un bīstamu dūmu vai gāzu emisiju, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā.

1.4. *Vides aizsardzība*

1.4.1. Dzelzceļu sistēmas izveides un ekspluatācijas ietekme uz vidi jāizvērtē un jāņem vērā, veicot sistēmas projektēšanu saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem.

1.4.2. Vilcienos un infrastruktūrā izmantotajiem materiāliem jāierobežo videi kaitīgu un bīstamu dūmu un gāzu emisija, jo īpaši ugunsgrēka gadījumā.

1.4.3. Ritošais sastāvs un elektroapgādes sistēmas jāprojektē un jāizgatavo tā, lai nodrošinātu to elektromagnētisko savietojamību ar iekārtām, aprīkojumu un valsts vai privātiem tīkliem, kuros tās varētu radīt traucējumus.

▼M4

1.4.4. Dzelzceļa sistēma jāprojektē un jāizmanto tā, lai neradītu nepieļaujamu trokšņu līmeni:

— dzelzceļa infrastruktūras tuvumā, kā tā definēta Direktīvas 2012/34/ES 3. pantā, un

— mašīnista kabīnē.

▼B

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

1.5. *Tehniskā savietojamība*

Infrastruktūras un stacionāro iekārtu tehniskajiem parametriem jābūt savietojamiem savā starpā, kā arī savietojamiem ar dzelzceļu sistēmā izmantojamo vilcienu parametriem.

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

▼M3

1.6. *Pieejamība*

1.6.1. Infrastruktūras apakšsistēmām un ritošā sastāva apakšsistēmām jābūt pieejamām invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tām nodrošinātu piekļuvi vienlīdzīgi ar citām personām, neveidojot vai novēršot šķēršļus un veicot citus atbilstīgus pasākumus. Tas ietver attiecīgo publiski pieejamo apakšsistēmu daļu projektēšanu, būvi, atjaunināšanu, modernizāciju, tehnisko apkopi un ekspluatāciju.

1.6.2. Satiksmes nodrošināšanas apakšsistēmām un pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmām jānodrošina vajadzīgā funkcionalitāte, lai invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vienkāršotu piekļuvi vienlīdzīgi ar citām personām, neveidojot vai novēršot šķēršļus un veicot citus atbilstīgus pasākumus.

▼B

2. **Īpašas prasības pret katru apakšsistēmu**

2.1. *Infrastruktūra*

2.1.1. Drošība

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

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

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

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

▼M3

2.1.2. Pieejamība

2.1.2.1. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām jābūt iespējamam piekļūt infrastruktūras apakšsistēmām, ciktāl tās ir publiski pieejamas, saskaņā ar 1.6. punktu.

▼B

2.2. *Enerģijas apgāde*

2.2.1. Drošība

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

2.2.2. Vides aizsardzība

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

2.2.3. Tehniskā savietojamība

Izmantojamām elektriskās un termiskās energoapgādes sistēmām:

— jānodrošina vilcieniem noteiktie jaudas rādītāji,

— elektriskās energoapgādes sistēmām jābūt savietojamām ar vilcienos uzstādītajiem strāvas noņēmējiem.

2.3. *Vilcienu vadības nodrošināšana un signalizācija*

2.3.1. Drošība

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

2.3.2. Tehniskā savietojamība

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

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

2.4. *Ritošais sastāvs*

2.4.1. Drošība

Ritošā sastāva konstrukcijām un vagonu savienojumu konstrukcijām jābūt projektētām tā, lai aizsargātu pasažieru kupejas un vadītāja nodalījumu sadursmes gadījumā vai gadījumā, ja vilciens noskrien no sliedēm.

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

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

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

▼B

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

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

Jābūt avārijas izejām ar attiecīgu uzrakstu.

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

Vilcienos obligāti jābūt pietiekamas intensitātes un ilguma avārijas apgaismojumam.

Vilcieni jāaprīko ar skaļruņu sistēmu, kas vilciena personālam kalpo kā saziņas līdzeklis ar pasažieriem.

2.4.2. Drošums un darbgatavība

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

2.4.3. Tehniskā savietojamība

Elektroiekārtām jābūt savietojamām ar signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas iekārtu ekspluatāciju.

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

Ritošā sastāva parametriem jābūt tādiem, kas ļauj tam kursēt pa jebkuru sliežu ceļu, kur to paredzēts izmantot, ņemot vērā attiecīgos klimata apstākļus.

2.4.4. Kontrole

Vilcieniem jābūt aprīkotiem ar reģistrācijas iekārtu. Ar šo iekārtu savāktajiem datiem un informācijas apstrādei jābūt saskaņotai.

▼M3

2.4.5. Pieejamība

2.4.5.1. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām jābūt iespējamam piekļūt ritošā sastāva apakšsistēmām, ciktāl tās ir publiski pieejamas, saskaņā ar 1.6. punktu.

▼B

2.5. *Tehniskā apkope*

2.5.1. Veselības aizsardzība un drošība

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

2.5.2. Vides aizsardzība

Tehniskās apkopes centros izmantotās tehniskās iekārtas un metodes nedrīkst pārsniegt pieļaujamo traucējumu līmeni attiecībā uz vidi.

2.5.3. Tehniskā savietojamība

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

▼B

2.6. *Satiksmes nodrošināšana un vadība*

2.6.1. Drošība

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

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

2.6.2. Drošums un darbgatavība

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

2.6.3. Tehniskā savietojamība

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

▼M3

2.6.4. Pieejamība

2.6.4.1. Jāveic attiecīgi pasākumi, lai gādātu par to, ka ekspluatācijas noteikumos ir paredzēta funkcionalitāte, kas vajadzīga, lai invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu piekļuvi.

▼B

2.7. *Tālvadības izmantošana kravu un pasažieru pārvadājumos*

2.7.1. Tehniskā savietojamība

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

Jāveic pasākumi, lai nodrošinātu:

— to, ka datubāzes, programmatūru un datu pārraides protokolus izstrādā tā, lai būtu iespējama maksimāla savstarpēja datu (izņemot konfidenciālus komercdatus) apmaiņa starp dažādām lietojumsistēmām un operatoriem,

— lietotājiem ērtu pieeju informācijai.

2.7.2. Drošums un darbgatavība

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

▼B

2.7.3. Veselības aizsardzība

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

2.7.4. Drošība

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

▼M3

2.7.5. Pieejamība

2.7.5.1. Jāveic attiecīgi pasākumi, lai gādātu par to, ka pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumu apakšsistēmās ir paredzēta funkcionalitāte, kas vajadzīga, lai invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu piekļuvi.

▼B

IV PIELIKUMS

“EK” DEKLARĀCIJA PAR SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTU ATBILSTĪBU UN PIEMĒROTĪBU LIETOŠANAI

1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

“EK” deklarācija attiecas uz 3. pantā minētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem, kuri saistīti ar dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību. Šie savstarpējas izmantojamības komponenti var būt šādi:

1.1. *Vispārēji komponenti*

Šādi komponenti ir atrodami ne tikai dzelzceļu sistēmā, un tos var izmantot citās nozarēs.

1.2. *Vispārēji komponenti ar īpašiem parametriem*

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

1.3. *Īpaši komponenti*

Šādus komponentus izmanto tikai dzelzceļu vajadzībām.

2. **Piemērošanas joma**

“EK” deklarācija apliecina:

— ka paziņotā iestāde vai iestādes ir izvērtējušas viena atsevišķi aplūkota savstarpējas izmantojamības komponenta faktisko atbilstību attiecīgajām tehniskajām specifikācijām vai

— ka paziņotā iestāde vai iestādes ir izvērtējušas viena savstarpējas izmantojamības komponenta piemērotību lietošanai, aplūkojot to kā dzelzceļa sastāvdaļu, jo īpaši – ja tas skar saskarnes, saistībā ar pārbaudāmajām (galvenokārt funkcionālajām) tehniskajām specifikācijām.

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

3. **“EK” deklarācijas saturs**

“EK” atbilstības deklarācijai vai deklarācijai par piemērotību lietošanai un pavaddokumentiem jābūt ar datumu un parakstu.

Šo deklarāciju raksta tajā pašā valodā kā lietošanas norādījumus un tajā iekļauj:

— atsauces uz direktīvu,

— ražotāja vai Kopienā reģistrēta viņa pilnvarota pārstāvja vārdu vai nosaukumu un adresi (norāda juridisko nosaukumu un pilnu adresi, pilnvarotā pārstāvja gadījumā norāda arī ražotāja juridisko nosaukumu),

— savstarpējas izmantojamības komponenta aprakstu (marka, tips utt.),

— tās procedūras aprakstu, kuru ievēro, deklarējot atbilstību vai piemērotību lietošanai (13. pants),

— visus būtiskos raksturojumus, kuriem atbilst savstarpējas izmantojamības komponents, jo īpaši tā izmantošanas nosacījumus,

▼B

— tās paziņotās iestādes vai iestāžu nosaukumu, kas piedalījusies atbilstības vai piemērotības lietošanai noteikšanas procedūrā, kā arī pārbaudes sertifikāta datumu un, vajadzības gadījumā, sertifikāta derīguma termiņu un nosacījumus,

— vajadzības gadījumā – atsauci uz Eiropas specifikācijām,

— ziņas par parakstītāju, kam piešķirtas pilnvaras uzņemties saistības ražotāja vai Kopienā reģistrēta ražotāja pilnvarota pārstāvja vārdā.

▼M2

V PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU VERIFIKĀCIJAS DEKLARĀCIJA

1. **“EK” apakšsistēmu verifikācijas deklarācija**

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

Minētās deklarācijas pamatā jābūt informācijai, kas gūta VI pielikuma 2. iedaļā noteiktajā “EK” apakšsistēmu verifikācijas procedūrā. Deklarāciju raksta tajā pašā valodā kā tehnisko dokumentāciju, un tajā iekļauj vismaz šādu informāciju:

— atsauces uz direktīvu,

— līgumslēdzēja subjekta vai ražotāja, vai Eiropas Savienībā reģistrēta tā pilnvarotā pārstāvja vārds, uzvārds/nosaukums un adrese (norāda firmu un pilnu adresi; pilnvarotā pārstāvja gadījumā norāda arī līgumslēdzēja subjekta vai ražotāja firmu),

— apakšsistēmas īss apraksts,

— tās paziņotās iestādes nosaukums un adrese, kas veikusi 18. pantā minēto “EK” verifikāciju,

— atsauces uz dokumentiem, kas iekļauti tehniskajā dokumentācijā,

— visi attiecīgie pagaidu vai galīgie noteikumi, kas ir jāievēro attiecībā uz apakšsistēmām, un jo īpaši, vajadzības gadījumā, visi ekspluatācijas ierobežojumi vai nosacījumi,

— ja tā ir pagaidu “EK” deklarācija, tās derīguma termiņš,

— parakstītāja identitāte.

Ja VI pielikumā dota atsauce uz “EK” SVA deklarāciju, šai deklarācijai piemēro šīs iedaļas noteikumus.

2. **Apakšsistēmu verifikācijas deklarācija valsts noteikumu gadījumā**

Ja VI pielikumā dota atsauce uz apakšsistēmu verifikācijas deklarāciju valsts noteikumu gadījumā, minētajai deklarācijai *mutatis mutandi* piemēro 1. iedaļas noteikumus.

▼M2

VI PIELIKUMS

APAKŠSISTĒMU VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRA

1. VISPĀRĪGI PRINCIPI

Apakšsistēmas verifikācija ir procedūra, ar ko pārbauda un apliecina, ka apakšsistēma:

— ir projektēta, būvēta un uzstādīta tā, lai tā atbilstu pamatprasībām, kas uz to attiecas, un

— to var atļaut nodot ekspluatācijā.

2. "EK" VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRA

2.1. **Ievads**

"EK" verifikācija ir procedūra, ar ko paziņotā iestāde pārbauda un apliecina, ka apakšsistēma:

— atbilst attiecīgajai SITS vai attiecīgajām SITS,

— atbilst citiem no Līguma izrietošiem noteikumiem.

2.2. **Apakšsistēmas daļas un posmi**

2.2.1. *Starpposma verifikācijas atestācija (SVA)*

Ja tas norādīts SITS vai, attiecīgā gadījumā, ja pieteikuma iesniedzējs to pieprasījis, apakšsistēmu var sadalīt atsevišķās daļās vai pārbaudīt konkrētos verifikācijas procedūras posmos.

Starpposma verifikācijas atestācija (SVA) ir procedūra, ar ko paziņotā iestāde pārbauda un apliecina apakšsistēmas atsevišķu daļu vai konkrētu verifikācijas procedūras posmu atbilstību.

Katras SVA rezultātā pieteikuma iesniedzēja izvēlēta paziņotā iestāde izdod "EK" SVA sertifikātu, uz kura pamata savukārt attiecīgā gadījumā sagatavo "EK" SVA deklarāciju. SVA sertifikātā un SVA deklarācijā jādod atsauce uz SITS, atbilstība kurai vai kurām ir novērtēta.

2.2.2. *Apakšsistēmas daļas*

Pieteikuma iesniedzējs var pieprasīt SVA katrai daļai. Katru daļu pārbauda katrā posmā, kas raksturoti 2.2.3. iedaļā.

2.2.3. *Verifikācijas procedūras posmi*

Apakšsistēmu vai apakšsistēmas atsevišķas daļas pārbauda katrā no šādiem posmiem:

— vispārējā projektēšana,

— izveide: būve, it sevišķi ietverot inženiertehniskos darbus, ražošana, komponentu montāža un vispārējā regulēšana,

— galīgā testēšana.

Pieteikuma iesniedzējs var pieprasīt SVA projektēšanas posmā (tostarp tipa pārbaudes) un izveides posmā.

2.3. **Verifikācijas sertifikāts**

2.3.1. Par "EK" verifikāciju atbildīgā paziņotā iestāde izvērtē apakšsistēmas projektu, izveidi un galīgo testēšanu un sagatavo "EK" verifikācijas sertifikātu, kas paredzēts pieteikuma iesniedzējam, kurš savukārt sagatavo "EK" verifikācijas deklarāciju. "EK" verifikācijas sertifikātā jādod atsauce uz SITS, atbilstība kurai vai kurām ir novērtēta.

▼M2

Ja nav novērtēta apakšsistēmas atbilstība visām attiecīgajām SITS (piemēram, atkāpes gadījumā vai gadījumā, ja SITS piemēro daļēji modernizācijai vai atjaunināšanai, SITS pārejas posmā vai īpašā gadījumā), "EK" sertifikātā dod precīzu atsauci uz SITS vai tās/to daļām, atbilstību kurām paziņotā iestāde "EK" verifikācijas procedūras gaitā nav pārbaudījusi.

2.3.2. Ja ir izdoti "EK" SVA sertifikāti, par apakšsistēmas "EK" verifikāciju atbildīgā paziņotā iestāde ņem vērā šos "EK" SVA sertifikātus, un pirms "EK" verifikācijas sertifikāta izdošanas tā:

— pārbauda, vai "EK" SVA sertifikāti pareizi aptver visas SITS attiecīgās prasības,

— pārbauda visus aspektus, ko neaptver "EK" SVA sertifikāti, un

— pārbauda visas apakšsistēmas galīgo testēšanu.

2.4. **Tehniskā dokumentācija**

Tehniskajā dokumentācijā, ko pievieno "EK" verifikācijas deklarācijai, jāiekļauj šāda informācija:

— ar projektu saistītais tehniskais raksturojums, tostarp izpildei vajadzīgie kopskata un detalizācijas rasējumi, elektriskās un hidrauliskās shēmas, strāvas vadības ķēdes shēmas, datu apstrādes un automatizēto sistēmu apraksts, ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumentācija un cita informācija, kas attiecas konkrēto apakšsistēmu,

— apakšsistēmā iekļauto 5. panta 3. punkta d) apakšpunktā minēto savstarpējas izmantojamības komponentu saraksts,

— "EK" atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai kopijas, kas jāpievieno iepriekš minētajiem komponentiem saskaņā ar direktīvas 13. pantu, vajadzības gadījumā kopā ar attiecīgo aprēķinu piezīmēm un to testu un pārbaužu protokolu kopijām, kurus paziņotās iestādes veikušas, pamatojoties uz kopējām tehniskajām specifikācijām,

— "EK" SVA sertifikāts vai sertifikāti (ja ir) un šādā gadījumā attiecīgi "EK" SVA deklarācija vai deklarācijas, ko pievieno "EK" verifikācijas sertifikātam, tostarp paziņotās iestādes veiktās sertifikātu derīguma pārbaudes rezultāti,

— "EK" verifikācijas sertifikāts kopā ar attiecīgo aprēķinu piezīmēm, kuru parakstījusi par "EK" verifikāciju atbildīgā paziņotā iestāde un kurā norādīts, ka apakšsistēma atbilst attiecīgās SITS vai attiecīgo SITS prasībām, minot visas atrunas, kas atzīmētas šo darbu gaitā un vēl nav atsauktas; "EK" verifikācijas sertifikātam jāpievieno arī pārbaudes un audita protokoli, ko sagatavojusi tā pati iestāde, veicot savus pienākumus, kas noteikti 2.5.3. un 2.5.4. iedaļā.

— "EK" sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar citiem no Līguma izrietošiem tiesību aktiem,

— ja nepieciešama droša integrēšana saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 352/2009 ([1]), pieteikuma iesniedzējs tehniskajā dokumentācijā iekļauj novērtētāja ziņojumu par riska novērtēšanas kopīgajām drošības metodēm, kas minētas Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punktā.

([1]) OV L 108, 22.4.2009., 4. lpp.

▼M2

2.5. **Uzraudzība**

2.5.1. "EK" uzraudzības mērķis ir nodrošināt, lai apakšsistēmas izveides laikā tiktu izpildītas no tehniskās dokumentācijas izrietošās saistības.

2.5.2. Par izveides pārbaudi atbildīgajai paziņotajai iestādei jābūt pastāvīgai piekļuvei būvlaukumiem, ražošanas darbnīcām, noliktavām un, vajadzības gadījumā, rūpnieciskās ražošanas vai testēšanas iekārtām, un vispār jebkurām telpām, kuras paziņotās iestādes pārstāvjiem būtu jāapmeklē, veicot šo pienākumu. Paziņotajai iestādei jāsaņem no pieteikuma iesniedzēja visi šim nolūkam vajadzīgie dokumenti, jo īpaši apakšsistēmas īstenošanas plāni un tehniskā dokumentācija.

2.5.3. Par īstenošanas pārbaudi atbildīgajai paziņotajai iestādei regulāri jāveic auditi, lai pārliecinātos par atbilstību attiecīgās SITS vai attiecīgo SITS prasībām. Tai jāiesniedz audita ziņojums personām, kas atbild par apakšsistēmas īstenošanu. Tās pārstāvju klātbūtne var būt nepieciešama noteiktos celtniecības darbu posmos.

2.5.4. Turklāt paziņotās iestādes pārstāvji bez brīdinājuma var apmeklēt būvlaukumu vai ražošanas darbnīcas. Šādu apmeklējumu laikā paziņotā iestāde var veikt pilnīgu vai daļēju auditu. Tai jāiesniedz pārbaudes ziņojums un, attiecīgā gadījumā, audita ziņojums personām, kas atbild par apakšsistēmas īstenošanu.

2.5.5. Lai izsniegtu "EK" deklarāciju par piemērotību lietošanai, kā minēts IV pielikuma 2. sadaļā, paziņotajai iestādei ir iespēja uzraudzīt apakšsistēmu, kurā ir uzstādīts savstarpējās izmantojamības komponents, lai novērtētu – ja atbilstīgajā SITS ir šāda prasība – tās piemērotību lietošanai paredzētajā dzelzceļa vidē.

2.6. **Dokumentu iesniegšana**

Visa 2.4. punktā minētā dokumentācija jāglabā pieteikuma iesniedzējam kā dokumentācija, uz kuras pamata piešķirts "EK" SVA sertifikāts vai sertifikāti (ja ir), ko izdevusi par to atbildīgā paziņotā iestāde, vai kā dokumentācija, uz kuras pamata piešķirts verifikācijas sertifikāts, ko izdevusi paziņotā iestāde, kura atbild par apakšsistēmas "EK" verifikāciju. Dokumentācija jāpievieno "EK" verifikācijas deklarācijai, ko pieteikuma iesniedzējs nosūta kompetentajai iestādei, kurai tas iesniedz ekspluatācijas atļaujas pieteikumu.

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

2.7. **Publicēšana**

Katrai paziņotajai iestādei regulāri jāpublicē attiecīga informācija par:

— saņemtajiem "EK" verifikācijas un SVA pieprasījumiem,

— pieprasījumiem novērtēt savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību un/vai piemērotību lietošanai,

— izdotajiem vai atteiktajiem "EK" SVA sertifikātiem,

— izdotajiem vai atteiktajiem "EK" atbilstības sertifikātiem un/vai sertifikātiem par piemērotību lietošanai,

— izdotajiem vai atteiktajiem "EK" verifikācijas sertifikātiem.

▼M2

2.8. **Valoda**

Dokumentācijai un sarakstei saistībā ar "EK" verifikācijas procedūru jābūt pieteikuma iesniedzēja reģistrācijas dalībvalsts ES oficiālajā valodā vai ES oficiālajā valodā, kuras izmantošanai piekritis pieteikuma iesniedzējs.

3. VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRA VALSTS NOTEIKUMU GADĪJUMĀ

3.1. **Ievads**

Verifikācijas procedūra valsts noteikumu gadījumā ir procedūra, ar ko iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 17. panta 3. punktu (izraudzītā iestāde), pārbauda un apliecina apakšsistēmas atbilstību valsts noteikumiem, kas paziņoti saskaņā ar 17. panta 3. punktu.

3.2. **Verifikācijas sertifikāts**

Izraudzītā iestāde, kas atbild par verifikācijas procedūru valsts noteikumu gadījumā, sagatavo verifikācijas sertifikātu, kas paredzēts pieteikuma iesniedzējam.

Sertifikātā ietver precīzu atsauci uz valsts noteikumiem, atbilstību kuriem izraudzītā iestāde pārbaudījusi verifikācijas procesā, tostarp noteikumiem saistībā ar daļām, uz kurām attiecas atkāpe no SITS, modernizācija vai atjaunināšana.

Tādu valsts noteikumu gadījumā, kuri attiecas uz ritekli veidojošām apakšsistēmām, izraudzītā iestāde iedala sertifikātu divās daļās, vienā daļā ietverot atsauces uz valsts noteikumiem, kas precīzi attiecas uz ritekļa un konkrētā tīkla tehnisko savietojamību, bet otrā daļā – atsauces uz citiem valsts noteikumiem.

3.3. **Tehniskā dokumentācija**

Tehniskā dokumentācija, ko pievieno verifikācijas sertifikātam valsts noteikumu gadījumā, jāietver 2.4. punktā minētajā tehniskajā dokumentācijā, un tajā jāsniedz tehniskie dati, kas ir būtiski, lai novērtētu apakšsistēmas atbilstību valsts noteikumiem.

▼B

VII PIELIKUMS

KONTROLĒJAMIE PARAMETRI TĀDU RITEKĻU NODOŠANAI EKSPLUATĀCIJĀ, KAS NEATBILST SITS, UN VALSTS NOTEIKUMU KLASIFICĒŠANA

▼M1

1. **Parametru saraksts**

1.1. Vispārējā dokumentācija

Vispārēja dokumentācija (ieskaitot informāciju par jauno, renovēto vai modernizēto ritekli un tā paredzēto lietojumu, konstrukciju, remontu, ekspluatāciju un tehnisko apkopi, tehnisko dokumentāciju u. c.).

1.2. Konstrukcija un mehāniskās daļas

Ritekļu mehāniskā integritāte un saskarnes (ieskaitot vilces iekārtu un buferierīces, pārejas tiltiņus), ritekļa konstrukcijas un aprīkojuma (piemēram, sēdekļu) stiprība, pieļaujamā slodze, pasīvā drošība (ieskaitot iekšējo un ārējo drošumu, notiekot avārijai).

1.3. Savstarpējā mijiedarbība ar sliežu ceļu un gabarītu noteikšana

Mehāniskās saskarnes ar infrastruktūru (tostarp statiskās un dinamiskās īpašības, klīrensi un gabarīti, sliežu platums, gaitas daļa u. c.).

1.4. Bremžu iekārta

Bremžu iekārtas darbība (tostarp izslīdēšanas aizsardzība, bremzēšanas ierīces un bremzēšana dienesta bremzēšanas režīmā, pēkšņās avārijas bremzēšanas režīmā un bremzēšanas režīmā stāvot).

1.5. Pasažieriem paredzētais aprīkojums

Pasažieriem un pasažieru ērtībām paredzētais aprīkojums (tostarp pasažieriem paredzētie logi un durvis, vajadzības personām ar kustību traucējumiem u. c.).

1.6. Vides apstākļi un aerodinamiskie efekti

Vides ietekme uz ritekli un ritekļa ietekme uz vidi (tostarp aerodinamiskie apstākļi, kā arī ritekļa saskarne ar dzelzceļa sistēmas sliežu ceļu lauka iekārtām un saskarne ar ārējo vidi).

1.7. Prasības par ārējām brīdinājuma ierīcēm, uzrakstiem, programmatūras funkcijām un integritāti

Ārējās brīdinājuma ierīces, uzraksti, programmatūras funkcijas un integritāte, piemēram, ar drošību saistītas funkcijas, kurām ir ietekme uz vilciena un vilciena vagonu kustību.

1.8. Borta spēka un vadības iekārtas

Borta vilces, elektriskās un vadības sistēmas, plus ritekļa saskarne ar elektroapgādes infrastruktūru un visi ar elektromagnētisko savietojamību saistītie aspekti.

1.9. Personālam paredzētais aprīkojums, saskarnes un vide

Personālam paredzētās borta iekārtas, saskarnes, darba apstākļi un vide (tostarp vadītāja kabīne, vadītāja un mašīnas saskarne).

▼M1

1.10. Ugunsdrošība un evakuācija

1.11. Ekipēšana

Ekipēšanai paredzētās borta iekārtas un saskarnes.

1.12. Borta kontroles, vadības un signalizācijas iekārtas

Visas borta iekārtas, kas nepieciešamas kustības drošības garantēšanai, kā arī to vilcienu kustības vadībai, kuriem atļauts izmantot konkrēto tīklu, un to ietekme uz dzelzceļa sistēmas sliežu ceļu lauka iekārtām.

1.13. Īpašas ekspluatācijas prasības

Īpašas ekspluatācijas prasības par ritekļiem (tostarp avārijas ekspluatāciju, ritekļa darba spējas atjaunošanu u. c.).

1.14. Kravu pārvadājumu aprīkojums

Īpašas prasības par kravu pārvadājumiem un vidi (tostarp īpašas iekārtas bīstamo kravu transportam).

Paskaidrojumi un piemēri *slīprakstā jeb kursīvā* doti tikai informācijai, un tie nav parametru definīcijas.

▼B

2. **Noteikumu klasificēšana**

Valsts noteikumus, uz ko attiecas I iedaļā uzskaitītie parametri, iedala vienā no trim šādām grupām. Tikai vietēja rakstura noteikumus un ierobežojumus tas neskar, šādas pārbaudes veic pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju kopējas vienošanās.

A grupa

A grupā ir šādi noteikumi:

— starptautiskās normas,

— valsts noteikumi, kurus uzskata par dzelzceļa drošības ziņā ekvivalentiem citu dalībvalstu noteikumiem.

B grupa

B grupā ietverti visi noteikumi, kas neatbilst A vai C grupas nosacījumiem vai kas vēl nav iedalīti vienā no minētajām grupām.

C grupa

C grupā ietverti noteikumi, kas noteikti ir vajadzīgi un ir saistīti ar infrastruktūras tehniskajiem raksturlielumiem, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju un savstarpēju izmantojamību attiecīgajā tīklā (piemēram, kravas gabarīts).

▼B

VIII PIELIKUMS

MINIMĀLIE KRITĒRIJI, KAS DALĪBVALSTĪM JĀŅEM VĒRĀ, IZRAUGOTIES PAZIŅOTĀS IESTĀDES

1. Šī iestāde, tās direktors un personāls, kas atbild par pārbaužu veikšanu, nedrīkst tieši vai kā pilnvaroti pārstāvji iesaistīties savstarpējas izmantojamības komponentu vai apakšsistēmu projektēšanā, ražošanā, montāžā, tirdzniecībā un apkopē vai to izmantošanā. Tas neizslēdz tehniskās informācijas apmaiņu starp ražotāju un šo iestādi.

2. Šī iestāde un tās personāls, kas atbild par pārbaudēm, veic pārbaudes ar visaugstāko profesionālo godprātību un tehnisko kompetenci neatkarīgi no jebkāda spiediena, un jo īpaši finansiāla pamudinājuma, kas varētu iespaidot lēmumus vai inspicēšanas rezultātus, īpaši no to personu vai personu grupu puses, kuru intereses skar pārbaužu rezultāti.

Jo īpaši par pārbaudēm atbildīgajam personālam un iestādei jābūt funkcionāli neatkarīgai no iestādēm, kas izraudzītas ekspluatācijas atļauju piešķiršanai saskaņā ar šo direktīvu, atļauju piešķiršanai saskaņā ar Direktīvu 95/18/EK un drošības sertifikātu piešķiršanai saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK, kā arī no iestādēm, kas ir atbildīgas par avāriju izmeklēšanu.

3. Minētajai iestādei jānodarbina tāds personāls un tās valdījumā jābūt tādiem līdzekļiem, kas nepieciešami, lai pienācīgi pildītu ar pārbaužu veikšanu saistītos tehniskos un administratīvos uzdevumus. Iestādei jābūt arī pieejamam aprīkojumam, kas vajadzīgs ārkārtējām pārbaudēm.

4. Personālam, kas atbild par pārbaudēm, jābūt:

— ar pienācīgu tehnisko un profesionālo sagatavotību,

— ar vajadzīgo izpratni par veicamo pārbaužu prasībām un pietiekamu pieredzi šo pārbaužu veikšanā,

— prasmei sastādīt sertifikātus, protokolus un ziņojumus, kas ir veikto pārbaužu oficiāls rakstveida apliecinājums.

5. Jānodrošina par pārbaudēm atbildīgā personāla neatkarība. Amatpersonas nedrīkst saņemt atlīdzību, pamatojoties uz veikto pārbaužu skaitu vai šo pārbaužu rezultātiem.

6. Iestādei jāapdrošina civiltiesiskā atbildība, ja vien šo apdrošināšanu saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem nesedz valsts vai šīs pārbaudes neveic pati dalībvalsts.

7. Paziņotās iestādes darbiniekiem jāglabā dienesta noslēpumi, kas skar visu, ko viņi uzzina, pildot savus pienākumus (tas neattiecas uz kompetentajām valsts iestādēm un iestādēm, kas atbild par negadījumu izmeklēšanu valstī, kur viņi veic šo darbu, kā arī iestādēm, kas ir atbildīgas par tādu negadījumu izmeklēšanu, ko radījušas pārbaudītas savstarpējas izmantojamības vai apakšsistēmas sastāvdaļas) saskaņā ar šo direktīvu vai jebkuru valsts tiesību aktu, ar kuru ievieš šo direktīvu.

▼B

IX PIELIKUMS

DOKUMENTI, KAS JĀPIEVIENO LŪGUMAM PAR ATKĀPI

Iesniedzot lūgumu par atkāpi, dalībvalstīm jāsniedz šādi dokumenti:

a) oficiāla vēstule Komisijai, ar kuru paziņo par paredzēto atkāpi;

b) vēstules pielikumā jāiekļauj:

— to darbu, objektu un pakalpojumu apraksts, uz kuriem attiecas atkāpe; aprakstā jāprecizē galvenie datumi, ģeogrāfiskais izvietojums, kā arī funkcionālā un tehniskā joma,

— precīza atsauce uz SITS (vai tās daļām), attiecībā uz kuru pieprasīta atkāpe,

— precīza atsauce un sīka informācija attiecībā uz alternatīviem noteikumiem, kurus paredzēts piemērot,

— prasības, kas sagatavotas atbilstīgi 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam, – pierādījumi tam, ka projekts ir izstrādes beigu posmā,

— atkāpes pamatojums, kurā jānorāda tehniska, ekonomiska, komerciāla, funkcionāla un/vai administratīva rakstura iemesli,

— ja ir, citi dokumenti, kas pamato lūgumu par atkāpi,

— to pasākumu apraksts, kurus dalībvalsts plāno īstenot, lai veicinātu projekta savstarpēju izmantojamību tā beigu posmā. Ja atkāpe ir minimāla, šis apraksts nav vajadzīgs.

Visi dokumenti jāiesniedz gan papīra, gan elektroniskā formātā. Tas atvieglos dokumentu izplatīšanu komitejas locekļiem.

▼B

X PIELIKUMS

A DAĻA

Atceltās direktīvas

(minētas 40. pantā)

Direktīva 96/48/EK	
Direktīva 2001/16/EK	
Direktīva 2004/49/EK	Tikai 14. pants

B DAĻA

Termiņi transponēšanai valsts tiesību aktos

(minēti 40. pantā)

Direktīva	Transponēšanas termiņš
96/48/EK	1999. gada 9. aprīlis
2001/16/EK	2003. gada 20. aprīlis
2004/49/EK	2006. gada 30. aprīlis

▼B

XI PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 96/48/EK	Direktīva 2001/16/EK	Šī direktīva
1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts	1. panta 1. punkts
1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts	1. panta 2. punkts
—	—	1. panta 3. punkts
—	1. panta 3. punkts	1. panta 4. punkts
2. panta ievadfrāze	2. panta ievadfrāze	2. panta ievadfrāze
2. panta a) līdz l) punkts	2. panta a) līdz l) punkts	2. panta a) līdz b) punkts un e) līdz m) punkts
—	—	2. panta c) un d) punkts
2. panta n) punkts	2. panta m) punkts	2. panta n) punkts
2. panta o) punkts	2. panta n) punkts	2. panta o) punkts
2. panta m) punkts	2. panta o) punkts	2. panta p) punkts
2. panta p) punkts	2. panta p) punkts	2. panta q) punkts
—	—	2. panta r) līdz z) punkts
3., 4. un 5. pants	3., 4. un 5. pants	3., 4. pants un 5. panta 1. līdz 5. punkts
5. panta 6. punkts	5. panta 7. punkts	5. panta 7. punkts
—	—	5. panta 6. punkts
—	—	5. panta 8. punkts
6. panta 1. līdz 8. punkts	6. panta 1. līdz 8. punkts	6. panta 1. līdz 8. punkts
—	—	6. panta 9. līdz 10. punkts
—	—	7. un 8. pants
7. pants	7. pants	9. pants
8. pants	8. pants	10. panta 1. punkts
9. pants	9. pants	10. panta 2. punkts
10. panta 1. līdz 3. punkts	10. panta 1. līdz 3. punkts	11. panta 1. līdz 3. punkts
—	10. panta 6. punkts	11. panta 4. punkts
—	—	11. panta 5. punkts
11. līdz 13. pants	11. līdz 13. pants	12. līdz 14. pants
14. panta 1. un 2. punkts	14. panta 1. un 2. punkts	15. panta 1. un 2. punkts
14. panta 3. punkts	14. panta 3. punkts	20. pants
14. panta 4. un 5. punkts	14. panta 4. un 5. punkts	33. pants
—	—	15. panta 2. un 3. punkts

▼B

Direktīva 96/48/EK	Direktīva 2001/16/EK	Šī direktīva
15. un 16. pants	15. un 16. pants	16. un 17. pants
16. panta 3. punkts	16. panta 3. punkts	17. panta 3. punkts
—	—	—
18. panta 1. līdz 3. punkts	18. panta 1. līdz 3. punkts	18. panta 1. līdz 3. punkts
—	—	18. panta 4. un 5. punkts
19. pants	19. pants	19. pants
20. pants	20. pants	28. pants
—	—	21. līdz 27. pants
21. panta 1. līdz 3. punkts	21. panta 1. līdz 3. punkts	29. panta 1. līdz 3. punkts
—	—	29. panta 4. un 5. punkts
21.a panta 1. punkts	22. pants	30. panta 2. punkts
21. panta 4. punkts	21. panta 4. punkts	30. panta 4. punkts
21.a panta 2. punkts	21.a pants	30. panta 1. punkts
21.b pants	—	—
21.c pants	21.b pants	30. panta 3. punkts
22. pants	26. pants	37. pants
22.a pants	24. pants	34. un 35. pants
—	—	32. pants
—	23. pants	31. pants
—	25. pants	36. pants
23. pants	27. pants	38. pants
24. pants	28. pants	39. pants
—	—	40. pants
25. pants	29. pants	41. pants
26. pants	30. pants	42. pants
I līdz VI pielikums	I līdz VI pielikums	I līdz VI pielikums
—	—	VII pielikums
VII pielikums	VII pielikums	VIII pielikums
—	—	IX līdz XI pielikums