



Briselē, 26.1.2016.
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,
ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,
par
Padomes nostāju par Eiropas Parlamenta un Padomes Dzelzceļu drošības direktīvas
(pārstrādāta redakcija) pieņemšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

**Padomes nostāju par Eiropas Parlamenta un Padomes Dzelzceļu drošības direktīvas
(pārstrādāta redakcija) pieņemšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. PRIEKŠVĒSTURE

Komisija 2013. gada 30. janvārī pieņēma visaptverošu tiesību aktu priekšlikumu paketi ar sešiem priekšlikumiem, kuru mērķis ir nodrošināt kvalitatīvākus un daudzveidīgākus dzelzceļa pakalpojumus Eiropā.

Lai padarītu dzelzceļu par pievilcīgāku izvēli pasažieriem un veicinātu pārvadājumu novirzīšanu uz dzelzceļu, ir vajadzīgi pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes uzlabojumi. Ierobežotos publiskā sektora līdzekļus var izmantot labāk un ilgtspējīgāk.

Paketes mērķis ir veicināt inovāciju ES dzelzceļos, lai tie atbilstu lietotāju gaidām. Tas tiek īstenots trīs dažādos un savstarpēji saistītos veidos:

- (1) atverot iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgus konkurencei un par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem konkursus padarot obligātus;
- (2) stiprinot infrastruktūras pārvaldītāju neatkarību, lai tie kontrolētu visas dzelzceļa tīkla pamatfunkcijas, un visiem nodrošinot taisnīgu piekļuvi dzelzceļam;
- (3) stiprinot aģentūras lomu, lai padarītu to par "vienas pieturas aģentūru", kura izdos ES mēroga atļaujas ritekļu laišanai tirgū, kā arī ES mēroga drošības sertifikātus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei

(dokuments COM(2013) 31 *final* – 2013/0016 COD):

2013. gada 31. janvāris

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

ceturtdiena, 2013. gada
22. augustā

Reģionu komitejas atzinuma datums:

2013. gada 8. oktobris

Eiropas Parlamenta nostājas datums (pirmais lasījums):

2014. gada
26. februāris

Padomes nostājas pieņemšanas datums

2015. gada

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK (Dzelzceļu drošības direktīva)¹ pārstrādāšanas galvenais mērķis ir vienkāršot drošības sertifikātu piešķiršanas procesu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Tas ietver pāreju no pašreizējās divdaļīgās sistēmas [A daļa (piešķir dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vispirms reģistrēts) un B daļa (piešķir katrā dalībvalstī, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno darboties)] uz vienotu ES drošības sertifikātu, kas ir derīgs visā Savienībā.

Priekšlikumā pārskatīta arī valstu drošības iestāžu (VDI) loma un pienākumu sadale starp tām un Eiropas Dzelzceļa aģentūru ("aģentūra"). Priekšlikums paredz, ka VDI vairāk pievērsīsies to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzraudzībai, kuri darbojas attiecīgajās dalībvalstīs, un darbībām, kurās klātbūtne uz vietas var būt priekšrocība, vai kurām nepieciešamas vietējās valodas zināšanas (piemēram, pārbaudes/revīzijas). Aģentūrai vajadzētu pārraudzīt VDI darbību, veikspēju un organizāciju, kā arī sistēmas vispārējo veikspēju drošības jomā.

Direktīva 2004/49/EK jau ir būtiski grozīta iepriekš. Tā kā jāveic turpmāki grozījumi, Komisija ierosināja to pārstrādāt skaidrības labad.

3. KOMENTĀRI PAR PADOMES NOSTĀJU

Politiskā vienošanās, ko Transporta padome pieņēma 2015. gada 10. decembrī, atbalsta galvenos Komisijas priekšlikuma mērķus vienkāršot drošības sertifikātu piešķiršanas procesu. Tomēr dažos aspektos politiskā vienošanās atšķiras no Komisijas priekšlikuma, proti, tā ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri darbojas tikai vienā dalībvalstī, izvēlēties iesniegt drošības sertifikāta pieteikumu vai nu aģentūrai vai vietējai VDI. Tomēr abos gadījumos procedūras un lēmuma pieņemšanas kritēriji paliks tādi paši.

Turklāt Padomes nostāja:

- precizē dzelzceļa sistēmas dalībnieku lomu un pienākumus, lai uzlabotu drošības līmeni, stiprinot noteikumus par dzelzceļa sistēmas dalībnieku attiecīgo lomu dzelzceļa drošības pilnveidošanā un paaugstināšanā (4. pants). Turklāt Padome uzskata, ka infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu lielā mērā jābūt atbildīgiem par vilciena drošu ekspluatāciju, un ka tiem būtu jāuzliek pienākums ieviest drošības pārvaldības sistēmas;
- precizē, ka aģentūra ir atbildīga drošības sertifikātu izdošanas kontekstā. Tekstam pievienots jauns apsvērums (27. apsvērums) nolūkā atgādināt tiesisko regulējumu par aģentūras atbildību, un uzsvērt to, cik svarīga ir pilnīga sadarbība ar VDI dzelzceļa avāriju gadījumā. Turklāt Padomes nostāja paredz, ka aģentūra ir pilnībā atbildīga par vienoto drošības sertifikātu, kuru tā ir izsniegusi (10. panta 6. punkts);
- paredz pārsūdzības procedūru tiem pieteikumu iesniedzējiem, kuri apsver iespēju vērsties valsts tiesā gadījumā, ja rodas domstarpības par aģentūras vai VDI lēmumu (10. panta 12. punkts);

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

- sīkāk izklāsta, kā aģentūra un VDI sadarbojas, izdodot vienotos drošības sertifikātus. Procedūra, atšķirību starp aģentūru un VDI pārvaldībai, ir iekļauta Padomes tekstā (10. panta 7. punkts);
- sniedz informāciju par uzraudzības darbībām, kuras veic VDI, un par to saistību ar sertifikāciju. Konkrētāk, šā jaunā noteikuma (17. pants) mērķis ir garantēt, ka jaunā drošības sertifikācijas procedūra nemazinās valstu drošības iestāžu lomu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju uzraudzībā;
- nodrošina Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai izveidotu ziņošanas struktūru par avāriju un starpgadījumu izmeklēšanas pārskatiem (24. pants).

Padomes nostājā ir arī jauni noteikumi, kas attiecas uz īpašiem gadījumiem un dažu dalībvalstu bažām. Jaunie noteikumi Padomes nostājā ir šādi:

- atļauts dalībvalstīm izslēgt pievedceļus no to pasākumu jomas, kurus īsteno saskaņā ar šo direktīvu;
- atļauts trešo valstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bez drošības sertifikāta sasniegt ES staciju tuvu robežai;
- norādīta īpaša kārtība sadarbībai starp aģentūru un VDI, uzraugot tīklus, kas nošķirti no pārējās ES;
- atļauta atkāpe no sistēmas, lai sertificētu iestādes, kuras atbild par to kravas vagonu uzturēšanu, kas ir daļa no kravas vagonu kopuma, ko izmanto kopīgi ar trešām valstīm;
- pēc izmaksu un ieguvumu analīzes aģentūrai atļauts izveidot instrumentu, kas atvieglo ar drošību saistītas informācijas apmaiņu dzelzceļa pārvadājumu ķēdes attiecīgo dalībnieku starpā;
- tiek veicināta savstarpējas uzticēšanās kultūras, pārliecības un mācīšanās attīstība, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmas;
- uzsvērts drošības kultūras attīstības nozīmīgums, konkrētāk, prasot aģentūrai novērtēt drošības kultūras attīstību, tostarp ziņošanu par negadījumiem, un prasot Komisijai veikt attiecīgus pasākumus, pamatojoties uz aģentūras rekomendācijām.

Lai gan Komisija uzskata, ka minētie punkti ir pieņemami, tā pauž nožēlu par Padomes nostāju attiecībā uz šādiem aspektiem:

- transponēšanas termiņa pagarinājums no 2 līdz 3 gadiem;
- visām izmaiņām attiecībā uz deleģētajām un īstenošanas pilnvarām, tostarp atzinuma nesniegšanas klauzulas sistemātisku izmantošanu, kas ir pretrunā Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta otrās daļas b) apakšpunkta burtam un garam;
- dalībvalstu pienākuma atcelšana par skaidras un precīzas informācijas sniegšanu Komisijai attiecībā uz direktīvu transponēšanu valstu tiesību aktos, kā atzinis Eiropas Parlaments, Padome un Komisija 2011. gada 27. oktobra kopīgajā politiskajā deklarācijā par skaidrojošiem dokumentiem.

4. SECINĀJUMS

Komisija uzskata, ka tiesību aktu par dzelzceļa sistēmas drošību atjaunināšana ir izšķirošs faktors, lai sasniegtu mērķus ieviest vienkāršotu un vienotu drošības sertifikācijas sistēmu. Tā būtiski samazinātu valstu noteikumu plašo klāstu ES un, kas ir vienlīdz svarīgi, dalībvalstu drošības sertifikācijas procedūru lielās atšķirības.

Tiecoties panākt kompromisu, Komisija piekrīt Padomes ieņemtajai nostājai, tādējādi ļaujot Eiropas Parlamentam pieņemt galīgo tekstu otrajā lasījumā līdz ar ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes pārējiem pieciem priekšlikumiem. Komisija uzskata, ka gan tirgus, gan tehnisko pīlāru vienlaicīga pieņemšana ļautu maksimāli palielināt ieguvumus dzelzceļa nozares pakalpojumu kvalitātes, efektivitātes un konkurences ziņā.