Likumprojekts

**Grozījumi Dzelzceļa likumā**

Izdarīt [Dzelzceļa likumā](https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums) (Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 1998, 9.nr.; 1999, 5., 23.nr.; 2001, 1.nr.; 2003, 6., 10., 23.nr.; 2004, 8.nr.; 2005, 21.nr.; 2006, 1.nr.; 2007, 13., 15.nr.; 2008, 15., 16.nr.; 2009, 12., 20.nr.; Latvijas Vēstnesis, 2009, 193.nr.; 2010, 86., 106., 162., 205.nr.; 2011, 65.nr.; 2013, 51., 188., 232.nr.; 2014, 189., 214.nr.; 2016, 48.nr.; 2017, 253.nr., 2018, 225 nr.) šādus grozījumus:

1. 1.pantā:

izslēgt 1.punktu;

izteikt 15.punktu šādā redakcijā:

“15) **tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai –** pārvadātāja un manevru darbu veicēja tiesības izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru pēc vienotā drošības sertifikāta saņemšanas un līguma noslēgšanas ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju;”;

aizstāt 20.punktā vārdus “konkrētās komercsabiedrības” ar vārdiem “konkrētā komersanta”;

izteikt 22.punktu šādā redakcijā:

“22) **drošības pārvaldības sistēma** – organizatorisko pasākumu kopums, ko ieviesis dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātājs un manevru darbu veicējs, lai garantētu savu darbību drošu vadību;”;

papildināt pantu ar 47., 48., 49., 50., 51., 52., 53,. 54., 55., 56., 57., 58., 59., 60., 61., 62., 63., 64., 65., 66., 67., 68., 69., 70. un 71.punktu šādā redakcijā:

“47) **kopīgās drošības metodes** – dzelzceļa drošības jomu regulējošajos Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktās metodes, kas apraksta, kā izvērtējami drošības līmeņi, drošības mērķu sasniegšana un citu drošības prasību ievērošana, tostarp riska novērtēšanas un izvērtēšanas metode, metode, pēc kuras izvērtē atbilstību vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības izsniegšanas prasībām, uzraudzības metode, kuru piemēro Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts attiecīgā institūcija, pārraudzības metode, kuru piemēro pārvadātāji, manevru darbu veicēji, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji un par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, metode drošības līmeņa un pārvadātāju, manevru darbu veicēju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju drošības rādītāju izvērtēšanai, metode drošības mērķu sasniegšanas izvērtēšanai un citas metodes, kas aptver drošības pārvaldības sistēmas procesu. Attiecīgos gadījumos kopīgās drošības metodes var paredzēt neatkarīgas novērtēšanas iestādes iesaisti;

48) **kopīgie drošības mērķi** – dzelzceļa drošības jomu regulējošajos Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktie minimālie drošības līmeņi, kas jāsasniedz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmai kopumā un, ja iespējams, dažādām tās daļām. Tos var izteikt ar pieļaujama riska kritērijiem vai drošības mērķa līmeņiem, un tajos jo īpaši ņem vērā riskus sabiedrībai un individuālo risku pasažieriem, personālam, tostarp arī darbiniekiem vai līgumslēdzējiem, pārbrauktuvju izmantotājiem un citām personām, kā arī piekļuves noteikumu pārkāpēju individuālo risku;

49) **savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija** – dzelzceļa savstarpējās izmantojamības jomu regulējošie Eiropas Savienības tiesību akti, kas attiecas uz ikvienu apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu un kā mērķis ir panākt šā likuma 3.1 panta ceturtajā daļā minēto pamatprasību izpildi un nodrošināt Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību;

50) **par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība** – komersants, kas ir atbildīgs par ritekļa tehnisko apkopi, kas atbilst šā likuma 35.2 panta prasībām, un kā tāds reģistrēts ritošā sastāva reģistrā;

51) **manevru darbu veicējs** – komersants, kas nav pārvadātājs, bet kurš, nodrošinot vilci, veic vilcienu satiksmi starp stacijām, kā arī veic manevrus šajās stacijās un stacijām pievienotajos privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos, tostarp komersanti, kas nodrošina tikai vilci;

52) **kravas nosūtītājs** – persona, kas saskaņā ar pārvadājuma līgumu nosūta kravu vai nu savā, vai trešās personas vārdā;

53) **kravas saņēmējs** – persona, kas saņem kravu saskaņā ar pārvadājuma līgumu. Ja kravu pārvieto bez pārvadājuma līguma, par kravas saņēmēju uzskata jebkuru personu, kas pēc kravas pārvietošanas to pārņem;

54) **faktiskais pārvadātājs** – pārvadātājs, kas veic pārvadājumu saskaņā ar pārvadājuma līgumu;

55) **vieglā tipa dzelzceļš** – pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa transporta sistēma ar C-III vai C-IV kategorijas triecienizturību (saskaņā ar standartu LVS EN 15227:2011) un maksimālo ritekļa stiprību 800 kN (garenvirziena spiedes slodze sakabes zonā). Vieglā tipa dzelzceļa sistēmas var izmantot savas atsevišķas līnijas vai izmantot ceļu kopīgi ar autosatiksmi, un parasti nenotiek to apmaiņa ar tālsatiksmes pasažieru vai kravas satiksmi;

56) **savstarpēja izmantojamība** – Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas spēja nodrošināt drošu un nepārtrauktu vilcienu satiksmi, kas ļauj panākt nepieciešamo caurlaidības līmeni;

57) **savstarpējas izmantojamības komponenti** – jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai šā likuma 45.pantā minētajā apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga savstarpēja izmantojamība, ietverot gan materiālas lietas, gan nemateriālas lietas;

58) **nodošana ekspluatācijā** – visas darbības, kuras veicot, šā likuma 45.pantā minēto apakšsistēmu nodod gatavu izmantošanai;

59) **laist tirgū** – nozīmē Eiropas Savienības tirgū pirmo reizi darīt pieejamu savstarpējas izmantojamības komponentu, apakšsistēmu, kas minēta šā likuma 45.pantā, vai ritekli, kas gatavs funkcionēt tā paredzētajā ekspluatācijas stāvoklī;

60) **nacionālās prasības** – pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem vai citām personām piemērojamie noteikumi, kas ietver dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, kuras nav ar Eiropas Savienības tiesību aktiem vai starptautiskajiem līgumiem paredzētās dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības;

61) **tramvajvilciens** – riteklis, kas paredzēts kombinētai izmantošanai gan vieglā tipa dzelzceļa infrastruktūrā, gan pārējā dzelzceļa infrastruktūrā;

62) **iekrāvējs** – komersants, kas krauj iepakotas kravas, mazos konteinerus vai portatīvās cisternas vagonā vai konteinerā vai uz tiem vai krauj konteineru, beztaras pārvadājumu konteineru, daudzelementu gāzes konteineru, cisternkonteineru, portatīvo cisternu vai autotransportlīdzekli uz vagona;

63) **izkrāvējs** – komersants, kas no vagona nokrauj konteineru, beztaras pārvadājumu konteineru, daudzelementu gāzes konteineru, cisternkonteineru vai portatīvo cisternu, vai komersants, kas no vagona vai konteinera izkrauj iepakotas kravas, mazos konteinerus vai portatīvas cisternas, vai komersants, kas iztukšo kravas no cisternas (cisternvagona, nomontējamas cisternas, portatīvās cisternas vai cisternkonteinera), baterijvagona vai daudzelementu gāzes konteinera, vai no beztaras pārvadājumiem izmantota vagona, lielā vai mazā konteinera, vai no beztaras pārvadājumu konteinera;

64) **piepildītājs** – komersants, kas iepilda kravas cisternā (tostarp cisternvagonā, vagonā ar nomontējamu cisternu, portatīvā cisternā vai cisternkonteinerā), baterijvagonā vai daudzelementu gāzes konteinerā vagonā, kā arī beztaras pārvadājumu gadījumā iekrauj kravas vagonā, lielajā konteinerā vai mazajā konteinerā;

65) **riteklis** – ritošā sastāva vienība. Riteklis sastāv no vienas vai vairākām strukturālām vai funkcionālām apakšsistēmām, kas minētas šā likuma 45.pantā;

66) **Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunkts** – informācijas un komunikācijas sistēma, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija Regulas (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.881/2004 (turpmāk - regula (ES) Nr. 796) 12.pantā.

67) **pretendents –** jebkura persona, kas pieprasa atļauju laist tirgū ritekli vai ritekļa tipu, saņemt ekspluatācijas atļauju šā likuma 45.pantā minētajai apakšsistēmai vai saņemt vienoto drošības sertifikātu;

68) **ritekļa turētājs** – fiziska vai juridiska persona, būdama ritekļa īpašnieks vai persona ar tiesībām to izmantot, un ir reģistrēta kā tāda ritošā sastāva reģistrā, kas minēts šī likuma 36.1 pantā;

69) **pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības veids** – veids, ko raksturo pasažieru pārvadājumi, ietverot vai neietverot ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumus, kravu pārvadājumi, ietverot vai neietverot bīstamo kravu pārvadājumus, un tikai manevru pakalpojumi;

70) **pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības apjoms –** apjoms, ko raksturo pasažieru skaits vai kravu apjoms un pārvadātāja vai manevru darbu veicēja lielums pēc to darbinieku skaita, kas strādā dzelzceļa nozarē;

71) **īpašs gadījums** - situācija, kad jebkurai dzelzceļa sistēmas daļai uz laiku vai pastāvīgi savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija paredz īpašus noteikumus ģeogrāfisku, topogrāfisku vai pilsētvides ierobežojumu dēļ vai tādu ierobežojumu dēļ, kas skar savietojamību ar esošo sistēmu, jo īpaši dzelzceļa līnijām un tīkliem, kuri nošķirti no pārējā Eiropas Savienības tīkla, gabarītiem, sliežu ceļa platumam vai attālumam starp sliežu ceļiem un ritekļiem, kas paredzēti vienīgi vietējiem, reģionāliem vai vēsturiskiem mērķiem, kā arī ritekļiem, kas kursē no vai uz trešām valstīm.”.

2. 3.pantā:

papildināt 5.punktu pēc vārda „pārvadātāja” ar vārdiem „manevru darbu veicēja” un pēc vārdiem “manevru darbus” ar vārdiem “stacijas ietvaros”;

papildināt pantu ar 8. un 9.punktu šādā redakcijā:

„8) manevru darbu veicējus;

9) par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības.”

3. Papildināt likumu ar 3.1 pantu šādā redakcijā:

**„3.1 pants. Eiropas Savienības dzelzceļa sistēma**

(1) Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā ietilpst Eiropas Savienības dzelzceļa tīklu veidojošās līnijas, stacijas, termināļi un dažāda veida stacionārs aprīkojums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un nepārtrauktu Savienības dzelzceļa sistēmas darbību, kā arī šajā tīklā ekspluatējamais ritošais sastāvs.

(2) Eiropas Savienības dzelzceļa tīkls ir dzelzceļa infrastruktūra Eiropas Savienības dalībvalstīs:

1) īpaši būvētas ātrgaitas līnijas, kas aprīkotas ātrumam, kurš parasti ir 250 km/h vai lielāks;

2) īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas, kas aprīkotas ātrumam ap 200 km/h;

3) īpaši modernizētas ātrgaitas līnijas ar topogrāfijas, reljefa vai pilsētplānošanas ierobežojumu noteiktām īpatnībām, kurām ātrums jāpielāgo katrā konkrētā gadījumā. Šajā kategorijā iekļautas savienojuma līnijas starp ātrgaitas un parasto tīklu, līnijas staciju šķērsošanai, piebrauktuves termināļiem, depo un citi posmi, kuros ātrgaitas ritošais sastāvs brauc ar parasto ātrumu;

4) pasažieru pārvadājumiem paredzētās parastās līnijas;

5) jauktai satiksmei (pasažieru un kravu pārvadājumiem) paredzētās parastās līnijas;

6) parastās līnijas, kas paredzētas kravu pārvadājumiem;

7) pasažieru staciju mezgli;

8) kravu staciju mezgli, ietverot kombinētās satiksmes termināļus;

9) šīs daļas 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7. un 8.punktā minētos elementus savienojošās līnijas.

(3) Šā panta pirmajā daļā minētajā Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas ritošajā sastāvā iekļauj ritekļus, kas var pārvietoties visā Eiropas Savienības tīklā vai tā daļā, kā arī īpaši projektētus ritekļus, ko ekspluatē dažādu tipu ātrgaitas līnijās, kas aprakstītas šā panta otrajā daļā.

(4) Pamatprasības, kurām atbilst Eiropas Savienības dzelzceļa sistēma, apakšsistēmas un savstarpējas izmantojamības komponenti, tostarp saskarnes, (turpmāk – pamatprasības) nosaka Ministru kabinets.”

4. Papildināt 4.panta pirmās daļas 8.punktu pēc vārdiem „infrastruktūras objektu” ar vārdiem „un ritošā sastāva”.

5. Papildināt 5.1 pantu ar piekto daļu šādā redakcijā:

“(5) Manevru darbu veicējiem tiesības piekļūt šā likuma 5.panta pirmās daļas 1.punktā minētajai infrastruktūrai piešķir, pamatojoties uz noslēgto līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju un izmantojot brīvo jaudu.”

6. Aizstāt 7.1 panta piektajā daļā skaitli un vārdu “43.panta” ar skaitli un vārdu “VIII nodaļas”.

7. Aizstāt 27.2 panta ceturtās daļas otrajā teikumā un piektās daļas trešajā teikumā vārdu “īpašos” ar vārdu “atsevišķos”.

8. 33.pantā:

izteikt pirmo daļu šādā redakcijā:

“(1) Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroli un uzraudzību Latvijā veic Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, kura organizatoriski, juridiski un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, no iesniegumu par tās kompetencē esošo jautājumu iesniedzējiem un kompetentās iestādes, kas noslēgusi valsts vai pašvaldības dzelzceļa pārvadājumu pasūtījuma līgumu, kā arī jebkuriem subjektiem, kas ir apakšsistēmas projektēšanas vai būves darbu, atjaunošanas vai modernizācijas pasūtītāji.”;

papildināt pantu ar 1.1 un 1.2 daļu šādā redakcijā:

“(11) Dzelzceļa drošību regulējošajos Eiropas Savienības tiesību aktos minētā valsts drošības iestāde Latvijā ir Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, kurai ir vajadzīgās iekšējās un ārējās organizatoriskās spējas cilvēkresursu un materiālo resursu ziņā.

(12) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija savas funkcijas veic atklātā, nediskriminējošā un pārredzamā veidā, jo īpaši dodot iespēju visām ieinteresētajām personām tikt uzklausītām un sniedzot pieņemto lēmumu pamatojumu.”;

izteikt trešās daļas 2. un 3.punktu šādā redakcijā:

“2) kontrolēt drošības un aizsardzības pasākumu (to skaitā preventīvo, reaģēšanas un seku likvidēšanas pasākumu) veikšanu dzelzceļa bīstamo kravu apritē;

3) kontrolēt, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki veic dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un uzskaiti;”;

izteikt trešās daļas 6. un 7.punktu šādā redakcijā:

“6) šā likuma 34.1 panta piektajā daļā minētajā gadījumā izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt vienotos drošības sertifikātus;

7) izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt drošības apliecības un pārbaudīt, kā drošības apliecības saņēmējs ievēro tajā ietvertos nosacījumus un normatīvo aktu prasības dzelzceļa transporta jomā;”;

papildināt trešās daļas 9.punktu ar vārdiem “kā arī veikt viedokļu un pieredzes apmaiņu, jo īpaši Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras izveidotajā tīklā”;

izteikt trešās daļas 12.punktu šādā redakcijā:

“12) šā likuma 48.panta ceturtajā daļā minētajā gadījumā izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt atļaujas ritekļa laišanai tirgū;”;

papildināt trešo daļu ar 15., 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25. un 26.punktu šādā redakcijā:

“15) veikt drošības rādītāju uzskaiti un drošības līmeņu novērtēšanu;

16) izstrādāt un publicēt gada drošības plānus, izklāstot pasākumus, kas paredzēti, lai sasniegtu kopīgos drošības mērķus;

17) piešķirt atļaujas nodot ekspluatācijā vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas, kas veido Savienības dzelzceļa sistēmu, saskaņā ar šā likuma 47.pantu;

18) šā likuma 34.1 panta ceturtajā daļā minētajā gadījumā piedalīties procesā, kas ļauj Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt vienotos drošības sertifikātus;

19) saskaņā ar šā likuma 36.5  pantu uzraudzīt pārvadātājus, manevru darbu veicējus un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus;

20) uzraudzīt, kā šā likuma 36.3 panta trešajā daļā minētās par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības un pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki īsteno nepieciešamos riska pārvaldības pasākumus;

21) palīdzēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Eiropas Savienības līmenī;

22) izsniegt, atjaunot, grozīt un atsaukt sertifikātus, kurus piešķir par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām;

23) uzraudzīt, lai savstarpējās izmantojamības komponenti atbilst pamatprasībām atbilstoši šā likuma 46.panta prasībām;

24) šā likuma 48.panta trešajā daļā minētajā gadījumā piedalīties procesā, kas ļauj Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt atļaujas ritekļa laišanai tirgū un šā likuma 48.panta piecpadsmitajā daļā minētajā gadījumā piedalīties procesā, kas ļauj Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai izdot, atjaunot, grozīt un atsaukt atļaujas ritekļa tipa laišanai tirgū;

25) pārliecināties, ka riteklim ir piešķirts numurs saskaņā ar normatīvajiem aktiem par ritošā sastāva reģistrāciju;

26) pārraudzīt, vai tiesību aktu projekti, kuros paredzētas nacionālās prasības, tiek pieņemti gadījumos, kas minēti šā likuma 33.4 panta pirmajā daļā, un sniegt viedokli Satiksmes ministrijai, sagatavot šādu tiesību aktu projektus un pirms pieņemšanas iesniegt tos izskatīšanai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai, kā arī par pieņemtajiem tiesību aktiem, kuros paredzētas nacionālās prasības, paziņot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai un ievietot informāciju Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas mājaslapā.”;

papildināt pantu ar 3.1 un 3.2 daļu šādā redakcijā:

“(31) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas kompetencē esošās funkcijas nevar tikt deleģētas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, pārvadātājam, manevru darbu veicējam un citām personām, kā arī jebkuriem subjektiem, kas ir apakšsistēmas projektēšanas vai būves darbu, atjaunošanas vai modernizācijas pasūtītāji.

(32) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija publicē un līdz 30. septembrim nosūta Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai savu darbību gada pārskatu par iepriekšējo gadu. Šajā pārskatā jābūt informācijai par:

1) dzelzceļa drošības pilnveidošanos, tostarp par apkopotiem kopīgiem drošības rādītājiem Latvijā;

2) normatīvo aktu izmaiņām attiecībā uz dzelzceļa drošību;

3) drošības sertifikāciju un drošības atļauju piešķiršanu;

4) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju un manevru darbu veicēju uzraudzības rezultātiem un pieredzi, tostarp pārbaužu un revīziju skaitu un rezultātiem;

5) šā likuma 35.2 panta septītajā daļā minētajām par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām;

6) pārvadātāju, manevru darbu veicēju un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju pieredzi, piemērojot attiecīgās kopīgās drošības metodes.”;

papildināt ceturto daļu ar 6.punktu šādā redakcijā:

“6) bez ierobežojumiem veikt visas pārbaudes, revīzijas un izmeklēšanas darbības, kas nepieciešamas tai uzticēto uzdevumu veikšanai, un piekļūt visiem atbilstīgajiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju un manevru darbu veicēju, kā arī vajadzības gadījumā jebkura šā likuma 36.3 pantā minētā dzelzceļa sistēmas dalībnieka dokumentiem, telpām un teritorijām, objektiem un iekārtām.”;

papildināt pantu ar 4.1 daļu šādā redakcijā:

“(41) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir no budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kas tiek finansēta no tās ieņēmumiem par sniegtajiem maksas pakalpojumiem un citiem pašu ieņēmumiem, dāvinājumiem, ziedojumiem un ārvalstu finanšu palīdzības saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem publisko pakalpojumu izcenojumiem un no šā likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem. Maksa par Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas sniegtajiem pakalpojumiem un ieņēmumu daļa no šā likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem ieskaitāma Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas kontā Valsts kasē un izmantojama vienīgi inspekcijas darbības nodrošināšanai.”;

papildināt pantu ar septīto, astoto un devīto daļu šādā redakcijā:

“(7) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija noslēdz sadarbības nolīgumu ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 76.pantu.

(8) Papildus šā panta septītajā daļā minētajam nolīgumam Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija noslēdz daudzpusēju nolīgumu ar Igaunijas un Lietuvas attiecīgajām institūcijām un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 76.pantu.

(9) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atbild uz lūgumiem un iesniegumiem, kā arī bez kavēšanās nosūta savus informācijas pieprasījumus, un visus lēmumus pieņem četros mēnešos pēc tam, kad iesniedzējs ir sniedzis visu attiecīgo informāciju.”

9. 33.1 pantā:

papildināt pirmo daļu ar teikumu šādā redakcijā:

“Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojā ir pastāvīga struktūrvienība, kurā ir vismaz viens izmeklētājs, kas, notiekot dzelzceļa satiksmes negadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas.”;

izteikt otro daļu šādā redakcijā:

“(2) Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs organizatoriski, juridiski un savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgs no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja, manevru darbu veicēja un dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijas, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras, kā arī no institūcijas, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai valsts pārvaldes realizēšanu dzelzceļa transporta jomā, atbilstības novērtēšanas institūcijas un no personām, kuru intereses var būt pretrunā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja uzdevumiem.”;

papildināt ar 2.1 un 2.2 daļu šādā redakcijā:

“(21) Norādījumus lietās, kas saistītas ar dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas darbībām, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktoram un izmeklētājiem nevar dot ne Ministru kabinets, ne satiksmes ministrs, ne citas personas.

(22) Veicot dzelzceļa avāriju izmeklēšanu, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs sadarbojas ar iestādēm, kas atbildīgas par jebkādu pirmstiesas izmeklēšanu, un Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklētājiem ir piekļuve informācijai un pierādījumiem, kas attiecas uz izmeklēšanu. ”;

izteikt trešās daļas 7.punktu šādā redakcijā:

“7) piekļūt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, avārijā iesaistītā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja vai manevru darba veicēja un par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības informācijai un dokumentācijai;”;

papildināt ar 4.1 daļu šādā redakcijā:

“(41) Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām institūcijām, nolūkā izstrādāt vienotas izmeklēšanas metodes, izveidot kopīgus principus, lai kontrolētu drošības ieteikumu ievērošanu, un pielāgoties zinātnes un tehnikas attīstībai.”.

10. Papildināt likumu ar 33.4 pantu šādā redakcijā:

“**33.4pants. Nacionālās prasības**

(1) Tiesību aktu projekti, kuros paredzētas nacionālās prasības, tiek pieņemti šādos gadījumos:

1) ja tiesiskais regulējums, kas attiecas uz esošajām drošības metodēm, neaptver kopīgās drošības metodes;

2) ja dzelzceļa tīkla ekspluatācijas tiesisko regulējumu vēl neaptver savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas;

3) kā steidzamu preventīvu pasākumu, jo īpaši pēc dzelzceļa satiksmes negadījuma;

4) ja jāpārskata jau Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai paziņoti attiecīgās jomas tiesību akti;

5) ja tiesiskais regulējums par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ietverot personāla atlases kritērijus, fiziskās un psiholoģiskās veselības stāvokli un profesionālo apmācību, vēl nav iekļauts savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai citos Eiropas Savienības tiesību aktos;

6) ja savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas neaptver vai pilnībā neaptver konkrētus pamatprasību aspektus, tostarp atklātus jautājumus;

7) ja saskaņā ar šā likuma 45.panta astotajā daļā noteikto procedūru netiek piemērota viena vai vairākas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas vai to daļas;

8) ja īpašā gadījumā jāpiemēro tehniskie noteikumi, kas nav iekļauti attiecīgajā savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācijas;

9) ja esošo sistēmu precizēšanai izmantotas nacionālās prasības, kuru mērķis ir vienīgi izvērtēt ritekļa un tīkla tehnisko savietojamību;

10) attiecībā uz tīkliem un ritekļiem, uz kuriem neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas.

(2) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, izmantojot regulas (ES) Nr. 796 27.pantā minēto informatīvo sistēmu, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai iesniedz izskatīšanai tiesību aktu projektus, kuros paredzētas nacionālās prasības, pirms pieņemšanas, izņemot steidzama preventīva pasākuma gadījumā, kad nekavējoties tos var pieņemt un pēc pieņemšanas piemērot, kā arī paziņo par pieņemtajiem tiesību aktiem, kuros paredzētas nacionālās prasības.

(3) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija nepaziņo par nacionālajām prasībām un ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs. Šādos gadījumos nacionālās prasības un ierobežojumus norāda šā likuma 8.pantā minētajā dzelzceļa infrastruktūras reģistrā vai tīkla pārskatā, kas paredzēts šā likuma 28.pantā, atkarībā no tā, kur nacionālās prasības un ierobežojumi ir publiskoti.

(4)   Izņemot šā panta trešajā daļā minēto gadījumu, nacionālās prasības, kas nav paziņotas saskaņā ar šo pantu, nepiemēro.

(5)   Uz nacionālajām prasībām, kas paziņotas saskaņā ar šo pantu, neattiecas normatīvajos aktos, kādā valsts pārvaldes iestādes sniedz informāciju par tehnisko noteikumu projektiem noteiktā paziņošanas procedūra.”

11. Izteikt VI nodaļas nosaukumu šādā redakcijā:

“**VI nodaļa. Pārvadātāja licence, vienotais drošības sertifikāts, drošības apliecība un par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība**”.

12. Papildināt likumu ar 34.1 pantu šādā redakcijā:

“**34.1 pants. Vienotais drošības sertifikāts**

(1) Tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai piešķir tikai pārvadātājiem un manevru darbu veicējiem, kuriem ir vienotais drošības sertifikāts, ko izsniegusi Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra saskaņā ar regulu (ES) Nr. 796 vai Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija šā panta piektajā daļā minētajā gadījumā.

(2) Vienotā drošības sertifikāta mērķis ir apliecināt, ka attiecīgais drošības sertifikāta turētājs ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu un spēj droši darboties paredzētajā darbības telpā, kas ir tīkls vai tīkli vienā vai vairākās Eiropas Savienības dalībvalstīs, kur plānota darbības veikšana.

(3) Iesniegumu vienotā drošības sertifikāta saņemšanai pretendents iesniedz, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu. Iesniegumā norāda attiecīgo pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības veidu un pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības apjomu, kā arī paredzēto darbības telpu. Iesniegumam pievieno dokumentāciju, tostarp dokumentārus pierādījumus par to, ka pārvadātājs vai manevru darbu veicējs ir izveidojis savu drošības pārvaldības sistēmu saskaņā ar šā likuma 36.4 pantu, atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kopīgajās drošības metodēs un kopīgajos drošības mērķos noteiktajām prasībām, citu piemērojamo normatīvo aktu prasībām un attiecīgajā gadījumā nacionālajām prasībām, tā, lai kontrolētu riskus un droši sniegtu pakalpojumus.

(4) Ja darbības telpa atrodas ne tikai Latvijā, bet arī kādā citā Eiropas Savienības dalībvalstī, iesniegumu izskata un vienoto drošības sertifikātu izsniedz Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra saskaņā ar regulas (ES) Nr. 796 14.pantu.

(5) Ja darbības telpa atrodas tikai Latvijā, tad iesniedzējs iesniegumā var lūgt, ka vienoto drošības sertifikātu izsniedz Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija. Kārtību, kādā izdod, atjauno, groza vai atsauc vienoto drošības sertifikātu, tā izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un procedūras, nosaka Komisijas 2018. gada 9.aprīļa īstenošanas Regula (ES) 2018/763, ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izsniegšanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 653/2007 (turpmāk - regula (ES) Nr. 2018/763). Kārtību, kādā regulas (ES) Nr. 2018/763 prasības tiek piemērotas Latvijā, nosaka Ministru kabinets.

(6) Iesniegumu un dokumentu iesniegšana, visas informācijas pieprasījumi un aprite, lēmumu paziņošana pretendentam notiek, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(7) Veicot iesnieguma vienotā drošības sertifikāta saņemšanai izvērtēšanu, Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir atļauts veikt pretendenta objektu apmeklējumus un pārbaudes, kā arī revīziju. Vienā mēnesī pēc iesnieguma saņemšanas Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē pretendentu, ka dokumentācija ir pilnīga, vai lūdz attiecīgu papildu informāciju.

(8) Pēc tam, kad pretendents ir iesniedzis visu prasīto informāciju un jebkādu prasīto papildu informāciju, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ne vēlāk kā četros mēnešos, izsniedz vienoto drošības sertifikātu vai informē pretendentu par negatīvu lēmumu.

(9) Katru lēmumu par atteikumu izdot vienoto drošības sertifikātu atbilstīgi pamato. Pretendents vienā mēnesī pēc lēmuma saņemšanas var Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai pieprasīt tās lēmumu pārskatīt. Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir divu mēnešu ilgs termiņš kopš pārskatīšanas pieprasījuma saņemšanas dienas, lai savu lēmumu apstiprinātu vai atceltu.

(10) Ja Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas negatīvais lēmums tiek apstiprināts, pretendents to var apstrīdēt Valsts dzelzceļa administrācijā. Valsts dzelzceļa administrācijas lēmumu var pārsūdzēt tiesā.

(11) Vienoto drošības sertifikātu, ko izsniegusi Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, pēc pārvadātāja vai manevru darbu veicēja iesnieguma atjauno ne retāk kā reizi piecos gados. Ja būtiski mainījies pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības veids vai pārvadātāja vai manevru darbu veicēja darbības apjoms, sertifikāts pilnībā vai daļēji tiek atjaunināts.

(12) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas izsniegtais vienotais drošības sertifikāts ir derīgs bez darbības telpas paplašināšanas ārpus Latvijas līdz robežas tuvumā esošajām stacijām Igaunijā vai Lietuvā, ja pretendents iesniegumā norādījis, ka paredzējis braukt līdz šīm stacijām un ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir apspriedusies ar iesaistīto valstu attiecīgajām institūcijām un saņēmusi attiecīgu apstiprinājumu.

(13) Ja pārvadātājam vai manevru darbu veicējam ir vienotais drošības sertifikāts, kuru izsniegusi Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, un tas vēlas paplašināt darbības telpu Latvijā, iesniegumu iesniedz Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(14) Ja pārvadātājam vai manevru darbu veicējam ir vienotais drošības sertifikāts, kuru izsniegusi Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, un tas vēlas paplašināt darbības telpu ārpus Latvijas, iesniegumu iesniedz Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(15) Trešās valsts, kas ir kaimiņvalsts, pārvadātājiem ir tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai iecirknī valsts robeža-Indra- Daugavpils, iecirknī valsts robeža- Zilupe- Rēzekne un iecirknī valsts robeža- Kārsava- Rēzekne, nesaņemot vienoto drošības sertifikātu, ar noteikumu, ka atbilstīgs drošības līmenis ir nodrošināts ar pārrobežu nolīgumu starp Latviju un šo trešo valsti, vai līgumsaistībām starp minētās trešās valsts pārvadātāju un pārvadātāju, kam ir vienotais drošības sertifikāts, vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, kam ir drošības apliecība, lai darbotos minētajos iecirkņos, ar noteikumu, ka minēto līgumsaistību aspekti, kas saistīti ar drošību, ir atbilstīgi atspoguļoti to drošības pārvaldības sistēmā.

(16) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmuma par vienotā drošības sertifikāta izdošanu, atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu pārskatīšana, apstrīdēšana un pārsūdzēšana neaptur tā darbību.”

13. Izslēgt 35.pantu.

14. Izteikt 35.1 pantu šādā redakcijā:

“**35.1 pants. Drošības apliecība**

(1) Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam un personām, kas nodarbojas ar šā likuma 3.panta 5.punktā minēto komercdarbību, jāsaņem drošības apliecība.

(2) Drošības apliecības izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un kārtību nosaka Ministru kabinets.

(3) Lēmuma par drošības apliecības izdošanu, atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu apstrīdēšana un pārsūdzēšana neaptur tā darbību.

(4) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ne vēlāk kā četrus mēnešus pēc tam, kad pretendents ir iesniedzis visu vajadzīgo informāciju, kā arī pieprasīto papildinformāciju, pieņem lēmumu par drošības apliecības saņemšanas iesniegumu.”

15. Papildināt likumu ar 35.2 pantu šādā redakcijā:

“**35.2 pants Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība**

(1) Neskarot šā likuma 36.3 pantā minēto pārvadātāju, manevru darbu veicēju un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju atbildību par vilciena drošu ekspluatāciju, par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība nodrošina to ritekļu drošu ekspluatāciju, par kuru tehnisko apkopi tā ir atbildīga. Minētajā nolūkā par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība izveido šiem ritekļiem tehniskās apkopes sistēmu un ar šo sistēmu:

1) nodrošina, ka ritekļu tehnisko apkopi veic atbilstīgi katra ritekļa tehniskās apkopes dokumentācijai, spēkā esošajām nacionālajām prasībām un attiecīgajām savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju prasībām;

2) īsteno vajadzīgās kopīgajās drošības metodēsnoteiktās riska noteikšanas un novērtēšanas metodes, vajadzības gadījumā sadarbojoties ar citiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem;

3) piemērojot kopīgo drošības metodi pārraudzībai, nodrošina, lai tās līgumslēdzēji īstenotu riska kontroles pasākumus, un nodrošina, lai šāda prasība būtu iekļauta līgumu noteikumos, kurus uzrāda pēc Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras vai Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas pieprasījuma;

4) nodrošina tehniskās apkopes darbību izsekojamību.

(2) Tehniskās apkopes sistēmu veido šādas funkcijas:

1) pārvaldības funkcija, ar ko uzrauga un koordinē šīs daļas 2., 3. un 4. punktā minētās tehniskās apkopes funkcijas un nodrošina ritekļa drošu ekspluatāciju dzelzceļa sistēmā;

2) tehniskās apkopes pilnveidošanas funkcija, ar ko nodrošina atbildību par tehniskās apkopes dokumentācijas pārvaldību, tostarp konfigurācijas pārvaldību, balstoties uz konstrukcijas un ekspluatācijas datiem, kā arī uz darbības rezultātiem un gūto pieredzi;

3) vagonu parka tehniskās apkopes pārvaldības funkcija, ar ko nodrošina ritekļa izņemšanu no aprites, lai veiktu tehnisko apkopi, un atgriešanu ekspluatācijā pēc tehniskās apkopes;

4) tehniskās apkopes veikšanas funkcija, ar ko nodrošina riteklim vai tā daļām nepieciešamo tehnisko apkopi, tostarp izsniedz dokumentāciju saistībā ar izmantošanas atļauju pēc tehniskās apkopes.

(3) Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība pati īsteno šā panta otrās daļas 1. punktā minēto pārvaldības funkciju. Tā var uzticēt visu vai dažu šā panta otrās daļas 2., 3. un 4. punktā minēto tehniskās apkopes funkciju vai to daļas veikšanu citiem līgumslēdzējiem.

(4) Par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība nodrošina, ka visu šā panta otrajā daļā noteikto funkciju veikšana atbilst prasībām par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to izvērtēšanas kritērijiem, kurus nosaka Ministru kabinets.

(5) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija par ritekļu, kas nav paredzēti 1520 mm sliežu ceļa platumam, tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificē un piešķir tai par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu. Tos ritekļus, par kuru tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām ir nepieciešams par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāts, nosaka Ministru kabinets. Kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija izdod, atjauno, groza vai atsauc par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, tā izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas prasības un novērtēšanas kritērijus nosaka Ministru kabinets. Šāds sertifikāts ir spēkā visā Eiropas Savienībā, kā arī Latvijā ir spēkā citā Eiropas Savienības dalībvalstī izdots sertifikāts.

(6) Par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības līgumslēdzēji, kas īsteno šā panta otrās daļas 4.punktā minēto tehniskās apkopes veikšanas funkciju, piemēro prasības par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām un to izvērtēšanas kritērijiem atbilstoši to veiktajām darbībām.

(7) Par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība šajā pantā noteiktās tehniskās apkopes sistēmas īstenošanā piemēro pasākumus tehniskās apkopes sistēmas īstenošanā par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija šādu par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību sertificē un piešķir tai par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu. Kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija izdod, atjauno, groza vai atsauc par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikātu, tā izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas prasības un novērtēšanas kritērijus nosaka Ministru kabinets. Šāds sertifikāts ir spēkā tikai Latvijā.

(8) Ja par tehnisko apkopi atbildīgā struktūrvienība ir pārvadātājs, manevru darbu veicējs vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, šā panta piektajā vai septītajā daļā minētajā gadījumā atbilstību par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikācijas nosacījumiem pārbauda procedūrā, kurā lemj par vienotā drošības sertifikāta izsniegšanu pārvadātājam vai manevru darbu veicējam, vai drošības apliecības izsniegšanu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.”

16. 36.1 pantā:

izteikt panta nosaukumu šādā redakcijā:

“**36.1 pants. Ritošais sastāvs, tā ekspluatācija un ritošā sastāva reģistrs**”;

izslēgt otro un trešo daļu;

papildināt pantu ar 3.1 daļu šādā redakcijā:

“(31) Ritošā sastāva valsts reģistru nodrošina un uztur Valsts dzelzceļa administrācija. Ritošā sastāva valsts reģistrs ir pieejams Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai un Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam. Piekļuves tiesības ritošā sastāva valsts reģistram tādā apjomā, kāds noteikts Komisijas 2011.gada 10.februāra Lēmuma 2011/107/ES, ar kuru groza Lēmumu 2007/756/EK, ar ko pieņem valsts ritekļu reģistru kopīgās specifikācijas, pielikuma 3.3.punktā, pēc pieprasījuma ir piešķiramas Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai, pārvadātājiem un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, kā arī personām vai organizācijām, kas reģistrē ritekli vai kas norādītas ritošā sastāva reģistrā.”;

izteikt ceturto daļu šādā redakcijā:

“(4) Reģistrējot ritekli ritošā sastāva reģistrā, tam piešķir Eiropas ritekļa numuru. Ja 1520 milimetru sliežu ceļu platuma tīklam paredzēto ritošo sastāvu izmanto ne tikai Eiropas Savienībā, bet izmanto vai paredz izmantot arī pārvadājumiem uz valstīm un no valstīm, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis un kurās lieto atšķirīgu numurēšanas sistēmu, riteklim piešķir numuru, kas ir savietojams ar attiecīgajās valstīs izmantojamo numurēšanas sistēmu. Ritekļa turētājs pirms ritekļa izmantošanas marķē ritekli ar tam piešķirto numuru.”.

17. Izslēgt 36.2 pantu.

18. Papildināt likumu ar 36.3, 36.4 un 36.5 pantu šādā redakcijā:

**“36.3 pants. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku loma dzelzceļa drošības pilnveidošanā un paaugstināšanā**

(1) Lai pilnveidotu un paaugstinātu dzelzceļa drošību, dzelzceļa sistēmas dalībnieki Latvijā un valsts pārvaldes iestādes savas kompetences robežās:

1) nodrošina, ka dzelzceļa drošība tiek kopumā uzturēta un, kad tas ir praktiski iespējams, pastāvīgi paaugstināta, ņemot vērā normatīvo aktu, Eiropas Savienības tiesību aktu un starptautisko noteikumu attīstību un zinātnes un tehnikas progresu un piešķirot prioritāti negadījumu novēršanai;

2) piemēro tiesību aktus atklāti un nediskriminējošā veidā, veicinot vienotas dzelzceļu transporta sistēmas attīstību;

3) nodrošina, ka pasākumos, kas vērsti uz dzelzceļa drošības pilnveidošanu un paaugstināšanu, tiek ievērota sistēmiska pieeja.

(2) Pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji:

1) ir atbildīgi par dzelzceļa sistēmas ekspluatācijas drošību un ar to saistīto risku kontroli, katrs par savu sistēmas daļu, tostarp arī par materiālu un pakalpojumu sagādi, pret tiešajiem lietotājiem, klientiem, attiecīgajiem darba ņēmējiem un citiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kas minēti šā panta trešajā daļā;

2) ievieš un īsteno nepieciešamos riska kontroles pasākumus, izmantojot kopīgo riska novērtēšanas un izvērtēšanas metodi, attiecīgā gadījumā sadarbojoties savā starpā, kā arī ar citiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem;

3) ievieš drošības pārvaldības sistēmas un tajās ņem vērā riskus, kas saistīti ar citu dzelzceļa sistēmas dalībnieku un trešo personu darbību;

4) attiecīgā gadījumā ar līgumu nosaka pienākumu pārējiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kuri minēti šā panta trešajā daļā un kuri varētu ietekmēt drošu dzelzceļa sistēmas darbību, īstenot riska kontroles pasākumus;

5) pārraudzības procesiem piemērojot kopīgo drošības pārraudzības metodi, nodrošina, lai viņu līgumslēdzēji īstenotu riska kontroles pasākumus un šāda prasība būtu iekļauta noslēgto līgumu noteikumos, kurus uzrāda pēc Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras pieprasījuma.

(3) Neskarot pārvadātāju, manevru darbu veicēju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju atbildību, kas minēta šā panta otrajā daļā, par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības un visi pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki, kas varētu ietekmēt dzelzceļa sistēmas drošu darbību, tostarp privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, ražotāji, tehniskās apkopes un remonta nodrošinātāji, ritekļa turētāji, pakalpojumu sniedzēji, faktiskie pārvadātāji, kravas nosūtītāji, kravas saņēmēji, iekrāvēji, izkrāvēji un piepildītāji, kā arī jebkuri subjekti, kas ir apakšsistēmas projektēšanas vai būves darbu, atjaunošanas vai modernizācijas pasūtītāji:

1) īsteno nepieciešamos riska kontroles pasākumus, attiecīgā gadījumā sadarbojoties ar pārējiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem;

2) nodrošina, ka apakšsistēmas, piederumi, ierīces un to sniegtie pakalpojumi atbilst noteiktajām prasībām un lietošanas nosacījumiem tā, lai attiecīgie pārvadātāji, manevru darbu veicēji vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji tos varētu droši izmantot.

(4) Pārvadātāji, manevru darbu veicēji, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji un jebkurš šā panta trešajā daļā minētais dalībnieks, kas konstatē vai tiek informēts par drošības risku saistībā ar defektiem un konstrukcijas neatbilstībām vai tehniskā aprīkojuma darbības traucējumiem, tostarp strukturālo apakšsistēmu defektiem, savas attiecīgās kompetences robežās:

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

2) par šiem riskiem informē attiecīgās iesaistītās puses, lai tās varētu veikt jebkuru turpmāku nepieciešamo koriģējošo darbību, lai nodrošinātu dzelzceļa sistēmas nepārtrauktu atbilstību drošības rādītājiem.

(5) Ja starp pārvadātājiem vai manevru darbu veicējiem notiek ritekļu apmaiņa, jebkurš iesaistītais dzelzceļa sistēmas dalībnieks apmainās arī ar visu informāciju, kas nepieciešama to drošai ekspluatācijai, tostarp par attiecīgo ritekļu stāvokli un vēsturi, tehniskās apkopes un iekraušanas operāciju izsekojamības dokumentiem un pavadzīmēm.

**36.4 pants. Drošības pārvaldības sistēmas**

(1) Pārvadātāji, manevru darbu veicēji, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji izveido savas attiecīgās drošības pārvaldības sistēmas, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa sistēma var sasniegt vismaz kopīgos drošības mērķus, atbilst drošības prasībām, kas noteiktas savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās, un ka ir piemērotas attiecīgās kopīgās drošības metodes un nacionālās prasības, kas paziņotas saskaņā ar šā likuma 33.4 panta otro daļu.

(2) Drošības pārvaldības sistēma tiek dokumentēta visās attiecīgajās daļās un jo īpaši apraksta pienākumu sadalījumu pārvadātāja, manevru darbu veicēja vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja organizatoriskajā struktūrā. Tajā parāda, kā tiek nodrošināta kontrole dažādos vadības līmeņos, kā tiek iesaistīts visu līmeņu personāls un tā pārstāvji un kā tiek nodrošināta nepārtraukta drošības pārvaldības sistēmas uzlabošana. Drošības pārvaldības sistēmā tiek norādīta skaidra apņēmība konsekventi piemērot cilvēkfaktoru zināšanas un metodes. Izmantojot drošības pārvaldības sistēmu, pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji veicina savstarpējas uzticēšanās, paļāvības un mācīšanās kultūru, kas personālu mudina sekmēt drošības attīstību, vienlaikus nodrošinot konfidencialitāti.

(3) Drošības pārvaldības sistēmas pamatelementus nosaka Ministru kabinets.

(4) Drošības pārvaldības sistēmu pielāgo veicamās darbības veidam, darbības apmēram, darbības telpai un citiem apstākļiem. Tā nodrošina visu risku kontroli, kas saistīti ar pārvadātāja, manevru darbu veicēja vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darbību, tostarp tehniskās apkopes pakalpojumu sniegšanu, neskarot šā likuma 35.2 pantā norādītos par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības pienākumus, materiālu sagādi un līgumslēdzēju pakalpojumu izmantošanu. Drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā arī riskus, kas izriet no darbībām, ko veic citi šā likuma 36.3 pantā minētie dzelzceļa sistēmas dalībnieki.

(5) Ikviena publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā dažādu pārvadātāju un manevru darbu veicēju darbības ietekmi uz tīklu un nodrošina, ka visi pārvadātāji un manevru darbu veicēji spēj darboties saskaņā ar savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un nacionālajām prasībām, kā arī to vienotajā drošības sertifikātā noteiktajiem nosacījumiem.

(6) Drošības pārvaldības sistēmas veido ar mērķi koordinēt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ārkārtas situāciju procedūras ar visiem pārvadātājiem un manevru darbu veicējiem, kas izmanto tā infrastruktūru, un ar ārkārtas situāciju dienestiem, lai veicinātu ātru glābšanas dienestu iesaistīšanos, un ar jebkādu citu pusi, kas varētu tikt iesaistīta ārkārtas situācijā. Pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras gadījumā sadarbība starp attiecīgajiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem paredz ārkārtas situāciju dienestu vajadzīgo koordinēšanu un sagatavotību abās robežas pusēs.

(7) Pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji katru gadu līdz 31.maijam Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai iesniedz gada drošības pārskatu par iepriekšējo kalendāra gadu. Drošības pārskatā iekļaujamo informāciju nosaka Ministru kabinets.

**36.5 pants. Pārvadātāju, manevru darbu veicēju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju uzraudzība**

(1) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga, lai pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji pastāvīgi ievērotu to juridisko pienākumu izmantot šā likuma 36.4 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu.

(2) Minētajā nolūkā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija piemēro principus, kas izklāstīti Komisijas 2018. gada 16.februāra deleģētajā regulā (ES) 2018/761 ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012, nodrošinot, ka uzraudzības darbībās jo īpaši pārbauda, kā pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji piemēro:

1) drošības pārvaldības sistēmu, lai pārraudzītu tās efektivitāti;

2) drošības pārvaldības sistēmas atsevišķus vai daļējus elementus, tostarp ekspluatācijas darbības, tehniskās apkopes un materiālu nodrošinājumu un līgumslēdzēju izmantošanu, lai pārraudzītu to efektivitāti;

3) attiecīgās kopīgās drošības metodes.

(3) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pārbauda, kā par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības piemēro kopīgās drošības metodes.

(4) Pārvadātāji un manevru darbu veicēji vismaz divus mēnešus pirms jebkuras jaunas darbības uzsākšanas informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, lai tā varētu ieplānot uzraudzības darbības. Pārvadātāji un manevru darbu veicēji sniedz informāciju arī par iesaistīto personālu un ritekļu tipiem.

(5) Vienotā drošības sertifikāta turētājs nekavējoties informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju par jebkādām būtiskām izmaiņām šā panta trešajā daļā minētajā informācijā.

(6) Pārraudzību par to, kā tiek ievēroti piemērojamo normatīvo aktu un Eiropas Savienības tiesību aktu noteikumi par vilces līdzekļu vadītāju (mašīnistu) darba, vadīšanas un atpūtas laiku, nodrošina Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija.

(7) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta, ko izdevusi Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā pieprasa Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai minēto sertifikātu ierobežot vai atsaukt.

(8) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir pati izdevusi vienoto drošības sertifikātu saskaņā ar šā likuma 34.1 panta piekto daļu un konstatē, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs vairs neatbilst sertifikācijas nosacījumiem, tā ierobežo vai atsauc sertifikātu, pamatojot savu lēmumu, un informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru.

(9) Vienotā drošības sertifikāta turētājam, kura sertifikātu Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir ierobežojusi vai atsaukusi, ir tiesības apstrīdēt un pārsūdzēt šo lēmumu saskaņā ar šā likuma 34.1 panta desmito daļu.

(10) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzraudzības laikā konstatē nopietnu drošības risku, tā jebkurā laikā var piemērot pagaidu drošības pasākumus, tostarp nekavējoties ierobežot vai apturēt attiecīgās darbības. Ja vienoto drošības sertifikātu ir izdevusi Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija nekavējoties par to informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un iesniedz pierādījumus, kas pamato tās lēmumu.

(11) Ja Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ir lūgusi Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai pagaidu drošības pasākumus atcelt vai pielāgot, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, lai panāktu savstarpēji pieņemamu risinājumu, nepieciešamības gadījumā šajā procesā iesaistot arī vienotā drošības sertifikāta turētāju. Ja vienošanās netiek panākta, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmums par pagaidu pasākumu piemērošanu paliek spēkā.

(12) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmumu par pagaidu drošības pasākumiem var pārsūdzēt tiesā. Šādā gadījumā lēmuma pārsūdzēšana neaptur tā darbību un pagaidu drošības pasākumus piemēro līdz tiesvedības procesa pabeigšanai ar galīgo nolēmumu lietā.

(13) Ja pagaidu drošības pasākumi tiek piemēroti ilgāk nekā trīs mēneši, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija var rīkoties atbilstoši šā panta attiecīgi sestās vai septītās daļas prasībām.

(14) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas un pieprasa, lai tās atbilstu pamatprasībām. Pārrobežu dzelzceļa infrastruktūras gadījumā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzraudzības darbības veic, sadarbojoties ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām uzraudzības iestādēm. Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija konstatē, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vairs neatbilst tā drošības apliecības nosacījumiem, tā minēto drošības apliecību ierobežo vai atsauc, savu lēmumu pamatojot.

(15) Neskarot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju un manevru darbu veicēju šā likuma 36.3 pantā otrajā daļā minētos pienākumus, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, uzraugot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju un manevru darbu veicēju drošības pārvaldības sistēmu efektivitāti, var ņemt vērā citu šā likuma 36.3 pantā trešajā daļā minēto dzelzceļa sistēmas dalībnieku, tostarp mācību centru veiktspējas, ietekmi uz drošību.

(16) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sadarbojas ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām uzraudzības iestādēm, koordinējot uzraudzības darbības attiecībā uz vienotā drošības sertifikāta turētāju, kam darbības telpa ir Latvija, lai nodrošinātu, ka jebkāda būtiska informācija par konkrēto vienotā drošības sertifikāta turētāju, jo īpaši par zināmiem riskiem un drošības rādītājiem, tiek koplietota. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgās uzraudzības iestādes un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, ja tā atklāj, ka vienotā drošības sertifikāta turētājs neveic nepieciešamos riska kontroles pasākumus. Minētā sadarbība nodrošina, ka uzraudzība ir pietiekami plaša un ka tiek novērsta pārbaužu un revīziju dublēšanās. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sadarbībā ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām uzraudzības iestādēm var izstrādāt kopīgu uzraudzības plānu, lai nodrošinātu, ka periodiski tiek veiktas revīzijas un citas pārbaudes, ņemot vērā pārvadājumu veidu un apjomu katrā attiecīgajā Eiropas Savienības dalībvalstī.

(17) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija var sagatavot paziņojumus, lai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus un vienotā drošības sertifikāta turētājus brīdinātu par to, ka tie neievēro šā panta otrajā daļā noteiktās prasības.”

19. 37.pantā:

papildināt septītās daļas pirmo teikumu pēc vārda “pārvadātājs” ar vārdiem “manevru darbu veicējs”;

papildināt pantu ar astoto daļu šādā redakcijā:

“(8) Ja pasažieru vai kravu pārrobežu pārvadājumi notiek uz citu Eiropas Savienības dalībvalsti tālāk par 15 kilometriem no attiecīgās valsts robežas, darba koplīgumā vai darba līgumā ietver arī noteikumus, kas minēti Nolīgumā starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (CER) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējās izmantojamības pārrobežu pakalpojumus, vai labvēlīgākus darbinieku tiesiskā stāvokļa noteikumus.”.

20. 37.1 pantā:

papildināt pirmo daļu pēc vārda “pārvadātāja” ar vārdiem “manevru darbu veicēja”;

papildināt ceturtās daļas pirmo teikumu pēc vārda “pārvadātājs” ar vārdiem “manevru darbu veicējs”.

21. 40.pantā:

izteikt pirmo daļu šādā redakcijā:

“(1) Dzelzceļa satiksmes negadījums ir dzelzceļa satiksmē notikusi smaga dzelzceļa avārija, nopietns negadījums, dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums un starpgadījums.”;

papildināt pantu ar 1.2 daļu šādā redakcijā:

“(12) Starpgadījums ir jebkāds cits notikums, kas nav dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums, nopietns negadījums vai smaga dzelzceļa avārija un kam ir vai var būt ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu drošību.”.

22. 41.pantā:

papildināt otro daļu pēc vārda “pārvaldītājam” ar vārdiem “manevru darbu veicējam”;

papildināt pantu ar trešo daļu šādā redakcijā:

“(3) Pēc smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma attiecīgi pārvadātājs un manevru darbu veicējs sniedz palīdzību cietušajiem, lai tiem palīdzētu saistībā ar sūdzību procedūrām saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, jo īpaši regulu (EK) Nr. 1371/2007, neskarot citu personu pienākumus. Sniedzot šādu palīdzību, izmanto sakaru līdzekļus saziņai ar cietušo ģimenēm, kā arī psiholoģiskam atbalstam dzelzceļa satiksmes negadījumā cietušajiem un viņu ģimenēm.”.

23. Izslēgt 43.pantu.

24. Papildināt likumu ar VIII nodaļu šādā redakcijā:

“**VIII nodaļa. Prasības Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējās izmantojamības nodrošināšanai**

**44.pants. Savstarpējās izmantojamības mērķis**

(1) Šajā nodaļā ir noteikti nosacījumi, ko ievēro, lai nodrošinātu dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību tā, lai būtu ievērotas Eiropas Savienības prasības dzelzceļa drošības jomā, lai varētu noteikt optimālu tehniskās harmonizācijas līmeni, kas ļautu veicināt, uzlabot un attīstīt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus Eiropas Savienībā un ar trešām valstīm un sekmēt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas un pakāpeniska iekšējā tirgus izveides pabeigšanu. Minētie nosacījumi attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas daļu projektēšanu, būvi, nodošanu ekspluatācijā, lieliem pārveidošanas darbiem, izmantošanu un tehnisko apkopi, kā arī uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas izmantošanu un tehniskā apkopē iesaistītā personāla profesionālo kvalifikāciju un tam piemērojamajiem veselības un drošības nosacījumiem.

(2) Savstarpējā izmantojamība paredz prasības apakšsistēmas savstarpējas izmantojamības komponentiem, saskarnēm un procedūrām, kā arī vispārējās savietojamības nosacījumiem, kas nepieciešami, lai panāktu Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību.

(3) Savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas ļauj saglabāt esošās dzelzceļa sistēmas savietojamību, paredzot īpašus gadījumus katrai savstarpējās izmantojamības tehniskajai specifikācijai gan attiecībā uz tīklu, gan ritekļiem, un jo īpaši gabarītiem, sliežu ceļa platumam vai attālumam starp sliežu ceļiem un ritekļiem, kas kursē no vai uz trešām valstīm.

**45.pants. Apakšsistēmas**

(1) Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmu veido strukturālās vai funkcionālās apakšsistēmas.

(2) Strukturālās apakšsistēmas ir:

1) infrastruktūras apakšsistēma,

2) energoapgādes apakšsistēma,

3) vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu apakšsistēma,

4) vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma,

5) ritošā sastāva apakšsistēma.

(3) Funkcionālās apakšsistēmas ir:

1) satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma,

2) tehniskās apkopes apakšsistēma,

3) telemātikas lietojumprogrammu pasažieru un kravu pārvadājumiem apakšsistēma.

(4) Uz katru apakšsistēmu attiecas viena savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija. Vajadzības gadījumā uz apakšsistēmu var attiecināt vairākas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas, un viena savstarpējās izmantojamības tehniskā specifikācija var attiekties uz vairākām apakšsistēmām.

(5) Stacionārās apakšsistēmas atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un nacionālajām prasībām, kas ir spēkā brīdī, kad tiek iesniegts pieprasījums izsniegt atļauju nodot ekspluatācijā stacionāro apakšsistēmu. Ritekļi atbilst savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām un nacionālajām prasībām, kas ir spēkā brīdī, kad tiek iesniegts pieprasījums izsniegt atļauju laist tirgū ritekli. Stacionāro apakšsistēmu un ritekļu atbilstību pastāvīgi nodrošina to izmantošanas laikā.

(6) Mobilās apakšsistēmas, kas ir ritošā sastāva apakšsistēma un vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma, pretendents laiž tirgū tikai tad, ja apakšsistēmas ir projektētas, būvētas un uzstādītas tā, lai atbilstu pamatprasībām, kā arī to atbilstība ir novērtēta un par to sastādītas attiecīgas deklarācijas.

(7) Strukturālās apakšsistēmas atļauts nodot ekspluatācijā Eiropas dzelzceļa sistēmā, ja tās projektē, būvē vai ražo un uzstāda atbilstoši pamatprasībām un attiecīgo savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju prasībām, kā arī to atbilstība ir novērtēta un par to sastādītas attiecīgas deklarācijas.

(8) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pieņem lēmumu atļaut pretendentam nepiemērot vienu vai vairākas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas vai to daļas Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

(9) Prasības apakšsistēmu laišanai tirgū un to atbilstības novērtēšanai nosaka Ministru kabinets.

**46.pants. Savstarpējas izmantojamības komponenti**

(1) Savstarpējas izmantojamības komponentus atļauts laist tirgū izmantošanai Eiropas dzelzceļa sistēmā tikai tad, ja tie ļauj panākt Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību un atbilst pamatprasībām, kā arī tos izmanto paredzētajā izmantošanas telpā, pienācīgi uzstāda un veic to tehnisko apkopi. Savstarpējas izmantojamības komponentus atļauts piedāvāt tirgū izmantošanai ārpus Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas, kā laist izmantošanai citiem mērķiem.

(2) Prasības savstarpējas izmantojamības komponentu laišanai tirgū un atbilstības novērtēšanai nosaka Ministru kabinets.

**47.pants. Atļauja nodot ekspluatācijā stacionāras iekārtas**

(1) Vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu, energoapgādes un infrastruktūras apakšsistēmas nodod ekspluatācijā tikai tad, ja tās ir projektētas, būvētas un uzstādītas tā, lai atbilstu noteiktajām pamatprasībām, un ja ir saņemta attiecīga atļauja saskaņā ar šā panta trešo daļu.

(2) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauj nodot ekspluatācijā energoapgādes, infrastruktūras un vilcienu vadības un signalizācijas apakšsistēmas, kas atrodas vai tiek ekspluatētas Latvijas teritorijā.

(3) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sniedz sīki izstrādātus norādījumus par to, kā saņemt šajā pantā minētās atļaujas. Pretendentam bez maksas dara pieejamu dokumentu ar norādījumiem pieteikumu iesniegšanai, kurā izklāstītas un izskaidrotas prasības minēto atļauju saņemšanai un norādīti iesniedzamie dokumenti. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija sadarbojas ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru šādas informācijas izplatīšanā. Kārtību, kādā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija piešķir atļaujas nodot ekspluatācijā stacionārās iekārtas nosaka Ministru kabinets.

(4) Lai nodrošinātu Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS)* saskaņotu ieviešanu un savstarpējo izmantojamību Eiropas Savienības līmenī attiecībā uz vilcienu vadības un signalizācijas stacionārajām lauka apakšsistēmām, kurās izmanto Eiropas vilcienu kontroles sistēmu (*ETCS*) un/vai dzelzceļa globālās mobilo komunikāciju sistēmas (*GSMR*) aprīkojumu, pretendents iesniedz Valsts dzelzceļa tehniskajā inspekcijā Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras pozitīvu lēmumu, kas sniegts saskaņā ar regulas (ES) Nr. 796 22.pantu, un dokumentus, kas apliecina atbilstību regulas (ES) Nr. 796 30.panta 2.punktā minētās procedūras rezultātam, ja pēc pozitīvā lēmuma sniegšanas ir izmainīts publiskā iepirkuma specifikāciju projekts vai paredzēto tehnisko risinājumu apraksts.

(5) Vienā mēnesī pēc pretendenta pieprasījuma saņemšanas Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē pretendentu, ka dokumentācija ir pilnīga, vai lūdz papildu informāciju, nosakot samērīgu termiņu tās iesniegšanai. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pārbauda dokumentācijas pilnīgumu, atbilstību un konsekvenci un *ERTMS* stacionāro lauka iekārtu gadījumā – atbilstību šā panta ceturtajā daļā minētajiem Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras lēmumiem. Pēc šādas pārbaudes Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija izsniedz atļauju stacionāro iekārtu nodošanai ekspluatācijā vai informē pretendentu par negatīvu lēmumu iepriekš noteiktā, samērīgā laikā un jebkurā gadījumā četros mēnešos pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas.

(6) Lēmumu par atteikumu piešķirt atļauju nodot ekspluatācijā stacionāras iekārtas Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atbilstīgi pamato. Pretendents vienā mēnesī pēc negatīvā lēmuma saņemšanas var iesniegt Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai pamatotu pieprasījumu lēmumu pārskatīt. Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir divu mēnešu ilgs termiņš kopš pieprasījuma saņemšanas, lai savu lēmumu apstiprinātu vai atceltu. Ja tiek apstiprināts Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas negatīvais lēmums, pretendents var to apstrīdēt Valsts dzelzceļa administrācijā.

**48.pants. Atļauja laist tirgū ritekli**

(1) Pretendents ritekli laiž tirgū tikai pēc tam, kad ir saņemta atļauja ritekļa laišanai tirgū, ko izsniegusi Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra saskaņā ar regulu (ES) Nr. 796 vai Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija šā panta ceturtajā daļā minētajā gadījumā.

(2) Iesniegumu atļaujas ritekļa laišanai tirgū saņemšanai pretendents iesniedz, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu. Iesniegumā norāda ritekļa izmantošanas telpu, kas ir tīkls vai tīkli vienā vai vairākās Eiropas Savienības dalībvalstīs, kurā ritekli ir paredzēts izmantot, kā arī pievieno dokumentārus pierādījumus par to, ka ir pārbaudīta ritekļa un izmantošanas telpas tīkla tehniskā savietojamība.

(3) Ja izmantošanas telpa aptver tīklu vai tīklus ne tikai Latvijā, bet arī citā Eiropas Savienības dalībvalstī, iesniegumu izskata un atļauju ritekļa laišanai tirgū izsniedz Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra saskaņā ar regulas (ES) Nr. 796 20.pantu.

(4) Ja izmantošanas telpa aptver tīklu vai tīklus tikai Latvijā, tad iesniedzējs iesniegumā var lūgt, ka atļauju ritekļa laišanai tirgū izsniedz Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija. Kārtību, kādā izdod, atjauno, groza vai atsauc atļauju ritekļa un ritekļa tipa laišanai tirgū, tās izdošanas, atjaunošanas, grozīšanas un atsaukšanas kritērijus un atļauju piešķiršanas procedūras, ievērojot Komisijas 2018.gada 4.aprīļa īstenošanas Regula (ES) 2018/545 ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību (turpmāk - regula (ES) Nr. 2018/545). Kārtību, kādā regulas (ES) Nr. 2018/545 prasības tiek piemērotas Latvijā, nosaka Ministru kabinets.

(5) Iesniegumu un dokumentu iesniegšana, visas informācijas pieprasījumi un aprite, lēmumu paziņošana pretendentam notiek, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(6) Vienā mēnesī pēc iesniedzēja iesnieguma saņemšanas Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē iesniedzēju, ka dokumentācija ir pilnīga, vai lūdz attiecīgu papildinošu informāciju.

(7) Lai iegūtu dokumentārus pierādījumus par tehnisko savietojamību, veicot iesnieguma atļaujas ritekļa laišanai tirgū saņemšanai izvērtēšanu, vai pamatotu šaubu gadījumā, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija var pieprasīt veikt ritekļa pārbaudes tīklā. Šādā gadījumā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pretendentam izsniedz pagaidu atļauju izmantot ritekli praktiskām pārbaudēm tīklā. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar pretendentu, pieliek visus pūliņus, lai nodrošinātu, ka jebkādas praktiskās pārbaudes var notikt trīs mēnešos pēc pretendenta pieprasījuma saņemšanas. Attiecīgā gadījumā Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija veic pasākumus, lai šīs pārbaudes notiktu.

(8) Pēc tam, kad pretendents ir iesniedzis visu prasīto informāciju un jebkādu prasīto papildu informāciju, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ne vēlāk kā četros mēnešos, izsniedz atļauju ritekļa laišanai tirgū vai informē pretendentu par negatīvu lēmumu.

(9) Katru lēmumu par atteikumu izsniegt atļauju ritekļa laišanai tirgū atbilstīgi pamato. Pretendents vienā mēnesī pēc lēmuma saņemšanas var Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai pieprasīt tās lēmumu pārskatīt. Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir divu mēnešu ilgs termiņš kopš pārskatīšanas pieprasījuma saņemšanas dienas, lai savu lēmumu apstiprinātu vai atceltu.

(10) Ja Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas negatīvais lēmums tiek apstiprināts, pretendents to var apstrīdēt Valsts dzelzceļa administrācijā. Valsts dzelzceļa administrācijas lēmumu var pārsūdzēt tiesā.

(11) Ja izmantošanas telpa aptver tikai Latvijas teritoriju un ja nav piemērota viena vai vairākas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas vai to daļas, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija atļauju ritekļa laišanai tirgū izsniedz tikai pēc šā likuma 45.panta astotajā daļā izklāstītās procedūras piemērošanas.

(12) Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas izsniegtā atļauja ritekļa laišanai tirgū ir derīga bez izmantošanas telpas paplašināšanas ārpus Latvijas līdz robežas tuvumā esošajām stacijām Igaunijā vai Lietuvā, ja pretendents iesniegumā norādījis, ka paredzējis braukt līdz šīm stacijām un ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ir apspriedusies ar iesaistīto valstu attiecīgajām institūcijām un saņēmusi attiecīgu apstiprinājumu.

(13) Ja pretendentam ir atļauja ritekļa laišanai tirgū, kuru izsniegusi Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, un tas vēlas paplašināt izmantošanas telpu Latvijā, iesniedz iesniegumu Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(14) Ja pretendentam ir atļauja ritekļa laišanai tirgū, kuru izsniegusi Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, un tas vēlas paplašināt izmantošanas telpu ārpus Latvijas, iesniedz iesniegumu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(15) Ja pretendents to pieprasa, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra vai Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija vienlaicīgi ar atļauju ritekļa laišanai tirgū izsniedz atļauju attiecībā uz ritekļa tipu, kas ir saistīta ar to pašu ritekļa izmantošanas telpu. Atļaujai attiecībā uz ritekļa tipu iesniegumu iesniegšana, visas informācijas pieprasījumi un aprite, lēmumu paziņošana pretendentam notiek, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu.

(16) Šo pantu nepiemēro trešo valstu lokomotīvēm vai pašgājējiem vilcieniem, kas iebrauc pa publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru iecirknī valsts robeža-Indra- Daugavpils, iecirknī valsts robeža- Zilupe- Rēzekne un iecirknī valsts robeža- Kārsava- Rēzekne līdz stacijai, kas ir paredzēta pārrobežu operācijām, ja šādu ritekļu atbilstību pamatprasībām, ievērojot šā likuma 34.1 panta piecpadsmitās daļas nosacījumus, nodrošina iesaistītais pārvadātājs vai manevru darbu veicējs, izmantojot savu drošības pārvaldības sistēmu.

(17) Ja ritekļa turētājs ir Latvijas fiziska vai juridiska persona, par 1520 mm sliežu ceļa platuma kravas vagonu un pasažieru vagonu, kas tiek lietoti kopīgi ar trešajām valstīm un attiecībā uz kuriem izsniegta ritekļa atļauja kādā no šīm trešajām valstīm, atļaujas laišanai tirgū izsniegšanu Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija lemj Ministru kabineta noteiktā kārtībā. Šajā gadījumā nepiemēro šā panta pirmo, otro, trešo, ceturto, piekto, sesto, septīto, astoto, devīto, desmito, vienpadsmito, divpadsmito, trīspadsmito, četrpadsmito un piecpadsmito daļu.

(18) Ja ritekļa turētājs nav Latvijas fiziska vai juridiska persona, par 1520 mm sliežu ceļa platuma kravas vagonu un pasažieru vagonu, kas tiek lietoti kopīgi ar trešajām valstīm un attiecībā uz kuriem izsniegta ritekļa atļauja kādā no šīm trešajām valstīm, šo pantu nepiemēro, ja minēto ritekļu atbilstību pamatprasībām nodrošina iesaistītais pārvadātājs vai manevru darbu veicējs, izmantojot savu drošības pārvaldības sistēmu.

**49. pants****Ritekļa reģistrācija pirms tā izmantošanas**

(1) Pirms ritekli izmanto pirmo reizi un pēc tam, kad saskaņā ar šā likuma 48.pantu ir piešķirta atļauja to laist tirgū, to reģistrē šā likuma 36.1 panta 3.1 daļā minētajā ritošā sastāva valsts reģistrā.

(2) Ja ritekļa izmantošanas telpa aptver tikai Latvijas teritoriju, to reģistrē Latvijā.

(3) Ja ritekļa izmantošanas telpa aptver ne tikai Latvijas teritoriju, bet arī citas Eiropas Savienības dalībvalsts teritoriju, to reģistrē Latvijā vai citā attiecīgajā dalībvalstī.

(4) Lai pārbaudītu ritekļa un tīkla tehnisko savietojamību, atļaujā ritekli laist tirgū norādītās parametru vērtības izmanto apvienojumā ar parametru vērtībām, kas norādītas infrastruktūras reģistrā.

**50. pants****Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas dalībnieku pienākumi pirms atļauto ritekļu izmantošanas**

(1) Pirms iesaistītais pārvadātājs vai manevru darbu veicējs izmanto ritekli tajā izmantošanas telpā, kas norādīta atļaujā tā laišanai tirgū, tas pārbauda:

1) vai riteklim ir atļauja laišanai tirgū saskaņā ar šā likuma 48.pantu un vai tas ir reģistrēts saskaņā ar šā likuma 49.pantu, izņemot, ja riteklis, kuram atļauja pirmo reizi ir piešķirta trešā valstī un kura izmantošanai Latvijā nav nepieciešama atļauja laišanai tirgū saskaņā ar šā likuma 48.panta sešpadsmitajā vai astoņpadsmitajā daļā minētajiem nosacījumiem, un ja pārvadātājam vai manevru darbu veicējam kādā trešās valsts ritekļu reģistrā ir pieejami attiecīgie ritekļa dati, tostarp vismaz dati par ritekļa turētāju, par tā tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību un ritekļa izmantošanas ierobežojumiem;

2) vai riteklis ir savietojams ar maršrutu, pamatojoties uz infrastruktūras reģistru, attiecīgajām savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām vai jebkuru citu attiecīgu informāciju, ko bez maksas samērīgā laikposmā sniedz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs gadījumos, kad šāda reģistra nav vai tas ir nepilnīgs;

3) vai riteklis ir pienācīgi integrēts vilciena sastāvā, kurā to paredzēts ekspluatēt, ņemot vērā šā likuma 36.4 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu un savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās par satiksmes nodrošināšanu un vadību.

(2) Piemērojot šā panta pirmo daļu, pārvadātājs vai manevru darbu veicējs var veikt pārbaudes sadarbībā ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar pārvadātāju vai manevru darbu veicēju, pieliek visus pūliņus, lai nodrošinātu, ka jebkādas pārbaudes var notikt trīs mēnešos pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma saņemšanas.

(3) Pirms katra ritekļa izmantošanas tīklā tam nosaka par tā tehnisko apkopi atbildīgo struktūrvienību, un šo struktūrvienību saskaņā ar šā likuma 49.pantu reģistrē ritošā sastāva valsts reģistrā.

**51. pants****Ritekļa vai ritekļa tipa neatbilstība pamatprasībām**

(1) Ja pārvadātājs vai manevru darbu veicējs ekspluatācijas laikā konstatē, ka tā izmantotais riteklis neatbilst kādai no piemērojamām pamatprasībām, tas veic vajadzīgos korektīvos pasākumus, lai nodrošinātu ritekļa atbilstību. Turklāt tas var informēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju un jebkuras citas iesaistītās valsts attiecīgajās institūcijas par veiktajiem pasākumiem. Ja pārvadātājam vai manevru darbu veicējam ir pierādījumi, ka neatbilstība pastāvēja jau tad, kad tika izdota atļauja ritekļa laišanai tirgū, tas informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju un jebkuras citas iesaistītās valsts attiecīgajās institūcijas.

(2) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija šā likuma 36.5 pantā paredzētās uzraudzības procesā vai savādāk kļūst zināms, ka riteklis vai ritekļa tips, kura laišanai tirgū atļauju ir devusi vai nu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, vai arī Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, un kuru izmanto paredzētajiem mērķiem, neatbilst kādai no piemērojamām pamatprasībām, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē pārvadātāju vai manevru darbu veicēju, kurš izmanto ritekli vai ritekļa tipu, un pieprasa tam veikt vajadzīgos korektīvos pasākumus, lai nodrošinātu ritekļa atbilstību.

(3) Ja šā panta pirmajā un otrajā daļā izklāstītajos gadījumos pārvadātāja vai manevru darbu veicēja veiktie korektīvie pasākumi nenodrošina atbilstību piemērojamām pamatprasībām un šāda neatbilstība rada nopietnu drošības risku, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija saskaņā ar likuma 36.5 panta desmito daļu var piemērot pagaidu drošības pasākumus atbilstīgi saviem uzraudzības uzdevumiem. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija vai saskaņā ar regulu (ES) Nr. 796 Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra var piemērot pagaidu ritekļa tipa atļaujas apturēšanu. Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmumu apturēt ritekļa tipa atļauju var apstrīdēt Valsts dzelzceļa administrācijā. Valsts dzelzceļa administrācijas lēmumu var pārsūdzēt tiesā.

(4) Šā panta trešajā daļā minētajos gadījumos Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra vai Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, kas izsniegusi atļauju, pēc tam, kad ir pārskatīta jebkādu nopietnā drošības riska novēršanai veikto pasākumu efektivitāte, var pieņemt lēmumu atsaukt vai grozīt atļauju, ja ir pierādīts, ka atļaujas izsniegšanas laikā nebija ievērota kāda pamatprasība. Minētajā nolūkā lēmums par atļauju ritekļa vai ritekļa tipa laišanai tirgū tiek paziņots turētājam, norādot minētā lēmuma pamatojumu. Atļaujas turētājs vienā mēnesī pēc Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras vai Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcijas lēmuma saņemšanas var tām lūgt lēmumu pārskatīt. Minētajā gadījumā lēmumu par atsaukšanu uz laiku aptur. Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai vai Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai ir viens mēnesis pēc lūguma saņemšanas dienas, lai savu lēmumu apstiprinātu vai atceltu. Ja Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra un Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija nepanāk vienošanos par vajadzību ierobežot vai atsaukt atļauju, izmanto procedūru, kas paredzēta regulā (ES) Nr. 796. Ja šādas procedūras rezultātā ritekļa atļauja nav ne jāierobežo, ne jāatsauc, aptur šā panta trešajā daļā minētos pagaidu drošības pasākumus.

(5) Ja Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras lēmums tiek apstiprināts, ritekļa atļaujas turētājs var to pārsūdzēt regulā (ES) Nr. 796 noteiktajā kārtībā. Ja Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmums tiek apstiprināts, ritekļa atļaujas turētājs divos mēnešos pēc minētā lēmuma paziņošanas var to apstrīdēt Valsts dzelzceļa administrācijā. Valsts dzelzceļa administrācijas lēmumu var pārsūdzēt tiesā.

(6) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pieņem lēmumu atsaukt atļauju ritekļa laišanai tirgū, tā par savu lēmumu informē Valsts dzelzceļa administrāciju, un Valsts dzelzceļa administrācija valsts reģistrā izdara attiecīgu ierakstu.

(7) Ja Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija pieņem lēmumu atsaukt atļauju ritekļa tipa laišanai tirgū, tā par savu lēmumu informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija informē pārvadātājus un manevru darbu veicējus, kuri izmanto tāda paša tipa ritekļus Latvijā kā tie, par kuriem Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra pieņēmusi lēmumu atsaukt ritekļa vai ritekļa tipa atļauju. Pārvadātāji un manevru darbu veicēji vispirms pārbauda, vai pastāv tāda pati neatbilstības problēma, piemērojot šajā pantā paredzēto procedūru.

(8) Ja ir atsaukta atļauja laist tirgū, attiecīgo ritekli vairs neizmanto un tā izmantošanas telpa netiek paplašināta. Ja ir atsaukta ritekļa tipa atļauja, ritekļi, kas ir būvēti saskaņā ar to, netiek laisti tirgū vai, ja tie jau ir laisti tirgū, tie tiek atsaukti. Šādu ritekli vai ritekļa tipu var laist tirgū tikai ar jaunu atļauju, kas izsniegta saskaņā ar šā likuma 48.panta prasībām.

(9) Ja šā panta pirmajā un otrajā daļā paredzētajos gadījumos neatbilstība pamatprasībām skar tikai daļu no attiecīgā ritekļa izmantošanas telpas un šāda neatbilstība pastāvēja jau laikā, kad tika izsniegta atļauja to laist tirgū, atļauju groza, lai tajā nebūtu iekļautas attiecīgās izmantošanas telpas daļas.”

25. Pārejas noteikumos:

papildināt pārejas noteikumus ar 53., 54. un 55.punktu šādā redakcijā:

“53. 2020. un 2021.gadā finansējums Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,5.

54. Šā likuma grozījumi, kas paredz 1.panta 15. un 22.punkta, 33.panta pirmās daļas, trešās daļas 6., 7. un 12.punkta, 33.1 panta otrās daļas un trešās daļas 7.punkta, VI nodaļas nosaukuma, 35.1 panta, 36.1 panta ceturtās daļas un 40.panta pirmās daļas izteikšanu jaunā redakcijā, 1.panta 1.punkta, 35.panta, 36.1 panta otrās un trešās daļas, 36.2 panta, 43.panta izslēgšanu, grozījumus 1.panta 20.punktā, 3.panta 5.punktā, 4.panta pirmās daļas 2.punktā, 7.1 panta piektajā daļā, 27.2 panta ceturtajā un piektajā daļā, 33.1 panta pirmajā daļā, 361.panta nosaukumā, 37.panta septītajā daļā, 37.1 panta pirmajā un ceturtajā daļā un 41.panta otrajā daļā, un grozījumi, kas paredz likuma papildināšanu ar 1.panta 47., 48., 49., 50., 51., 52., 53,. 54., 55., 56., 57., 58., 59., 60., 61., 62., 63., 64., 65., 66., 67., 68., 69., 70. un 71.punktu, 3.panta 8.un 9.punktu, 3.1pantu, 5.1 panta piekto daļu, 33.panta trešāsdaļas 15., 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 25. un 26.punktu, 3.1 un 3.2 daļu, ceturtās daļas 6.punktu un devīto daļu, 33.1 panta 2.1, 2.2 un 4.1 daļu, 33.4 pantu, 34.1 pantu, 35.2 pantu, 36.1 panta 3.1 daļu, 36.3, 36.4 un 36.5 pantu, 37.panta astoto daļu, 40.panta 1.2 daļu, 41.panta trešo daļu un VIII nodaļu, stājas spēkā 2020.gada 16.jūnijā.

55. Ministru kabinets līdz 2020.gada 16.jūnijam izdod šā likuma 31.panta piektajā daļā, 341.panta piektajā daļā, 351.panta otrajā daļā, 352.panta ceturtajā, piektajā un septītajā daļā, 364.panta trešajā un septītajā daļā, 45.panta astotajā un devītajā daļā, 46.panta otrajā daļā, 47.panta trešajā daļā un 48.panta ceturtajā un septiņpadsmitajā daļā paredzētos noteikumus.”

26.Papildināt informatīvo atsauci uz Eiropas Savienības direktīvām ar 9. un 10.punktu šādā redakcijā:

“9) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā;

10) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību.”

Likums stājas spēkā 2019.gada 16. jūnijā

Iesniedzējs: satiksmes ministrs U. Augulis

Vīza: valsts sekretārs K. Ozoliņš