Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

|  |
| --- |
| **likumprojektu**  **“Grozījumi Dzelzceļa likumā”** |

**I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam | Atzinuma sniedzēja uzturētais iebildums, ja tas atšķiras no atzinumā norādītā iebilduma pamatojuma | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| **Valsts kanceleja**  **Iebildums** *(2019. gada 8. februāra atzinums Nr.3.1.2/7)* | | | | | | |
| 1. |  | Vērtējot normatīvā akta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju), secinām, ka tiek plānots palielināt amatu vietu skaitu Valsts dzelzceļa tehniskajā inspekcijā par astoņām vienībām.  Valsts kanceleja izsaka iebildumu un lūdz papildināt anotācijas tekstu ar informāciju, kā tika aprēķināta nepieciešamība izveidot astoņas jaunas amata vietas, kā arī norādīt, kādi tika veikti pasākumi, lai nepieciešamo amata vietu skaitu iegūtu resora ietvaros. | **Daļēji ņemts vērā, papildinot anotāciju**  Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas (turpmāk – VDzTI) darbs ir cieši saistīts ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (turpmāk – ERA) darbu un VDzTI būs nepieciešams ievērot vienotu pieeju drošības sertifikācijas un ritekļu laišanas tirgū procesiem. Balstoties uz vienotu pieeju ES dzelzceļa telpā, VDzTI kā dzelzceļa drošību regulējošajos tieši piemērojamajos Eiropas Savienības tiesību aktos minētajai valsts drošības iestādei papildus būs jānodrošina drošības sertificēšanas un atļauju ritekļu laišanai tirgū izsniegšanas koordinācija, lēmumu pieņemšanas procesa uzraudzība un jāsniedz atzinumi par drošības pārvaldības sistēmu auditiem. VDzTI būs arī jāīsteno uzraudzība pēc ERA pieprasījuma, vai attiecīgais dzelzceļa pārvadātājs vai infrastruktūras pārvaldītājs pienācīgi piemēro savu drošības pārvaldības sistēmu pēc drošības sertifikāta vai drošības apliecības saņemšanas. VDzTI turpmāk būs arī jākoordinē uzraudzības darbības un savstarpēji jādalās ar informāciju ar ERA. VDzTI būs jānodrošina regulāra informācijas apmaiņa.  Lai VDzTI nodrošinātu atbilstošu uzraudzību dzelzceļa sistēmā, drošības procesu izvērtēšanu un sekotu noteiktam drošības līmenim valstī, Direktīva 2016/798/ES nosaka, ka VDzTI kā dzelzceļa drošību regulējošajos tieši piemērojamajos Eiropas Savienības tiesību aktos minētajai valsts drošības iestādei valsts drošības iestādei ir jābūt pietiekamam cilvēkresursu skaitam un atbilstošam finansējumam, lai kvalitatīvi pildītu noteiktos uzdevumus.  Jaunās funkcijas būtiski ietekmē VDzTI cilvēkresursus. Veicot sākotnējo procesu ietekmes novērtējumu, ir prognozējams, ka VDzTI būs nepieciešamas astoņas jaunas amata vietas:  viens eksperts - projektu koordinators drošības sertifikācijai un ritekļu laišanai tirgū - jāpārzina novērtēšanas procesi ārpus Latvijas un Latvijas ietvaros, ERA kontaktpunkta administrēšana;  viens eksperts - drošības sertifikācijas un ritekļu laišanas tirgū lēmuma pieņemšanas procesa uzraudzībai – jāpārzina Eiropas Savienības un Latvijas tiesību sistēma, ERA kontaktpunkta administrēšana;  viens eksperts - komunikācija ar ERA, tai skaitā pārskatu un paziņojumu sagatavošana, komunikāciju tīkls ar valsts drošības iestāžu komunikatoriem, sadarbības nolīgumu kontrole un uzraudzība, ERA kontaktpunkta administrēšana;  trīs auditori – drošības pārvaldības sistēmas auditu veikšana un atzinumu sagatavošana, kuri regulāri jāiesniedz ERA kontaktpunktā;  viens eksperts - datu analīze un prognozēšana – uzraudzības procesu analīze un kustības drošības stāvokļa prognozēšana;  viens informācijas tehnoloģiju speciālists – Eiropas Savienības un ERA informācijas tehnoloģiju platformu pārzināšana un virtuālo savienojumu izveide ar Eiropas Savienības un ERA reģistriem.  Satiksmes ministrijai nav iekšējo rezervju, lai rastu papildu resursus resora ietvaros, neapdraudot drošību dzelzceļa nozarē. | Valsts kanceleja uztur iebildumu attiecībā uz jaunu astoņu amatu vietu izveidi Valsts dzelzceļa tehniskajā inspekcijā.  Saskaņā ar Ministru kabineta 2017. gada 28. augusta sēdes protokola Nr. 41 1. § 42. punktu ministrijām uzdots pārskatīt līdzšinējo praksi un turpmāk nepieprasīt jaunas amata vietas, nepieciešamos cilvēkresursus rodot iekšējo procesu efektivizēšanā vai ministrijas ietvaros (izņemot pilnā apmērā no ārvalstu finanšu palīdzības finansētās amata vietas). Turpmāk virzot tiesību aktu projektus, politikas plānošanas dokumentus, kā arī sagatavojot līdzekļu pieprasījumu prioritārajiem pasākumiem, papildus finansējumu restrukturizētām amata vietām, plānot kā starpību starp finansējumu esošajai amata vietai (tai skaitā arī vakancei) un amata vietai, kas būs nepieciešama konkrētā pasākuma īstenošanai. | Papildināta anotācija |

**Informācija par elektronisko saskaņošanu**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datums | 2019.gada 25.marts | | |
|  |  | | |
| Saskaņošanas dalībnieki | Tieslietu ministrija, Aizsardzības ministrija, Valsts kanceleja, Finanšu ministrija, Iekšlietu ministrija, Ekonomikas ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. | | |
|  |  | | |
|  |  | |  |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | |  |  |
|  | | Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Valsts kanceleja, Tieslietu ministrija. | |
|  | | | |
| Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā | | Finanšu ministrija, Iekšlietu ministrija, Ekonomikas ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. | |
|  | |  | |
|  | |

**II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | | | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | | | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | | | Atbildīgās ministrijas norāde par to, ka iebildums ir ņemts vērā, vai informācija par saskaņošanā panākto alternatīvo risinājumu | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | | | 2 | | | 3 | | | 4 | 5 |
| **Iebildumi un priekšlikumi par likumprojektu** | | | | | | | | | | |
| **Ekonomikas ministrija**  **Iebildums** *(2019. gada 5. februāra atzinums Nr.3.3-14/2019/596).* | | | | | | | | | | |
| **1.** | | 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). | | | Ņemot vērā, ka Projekta 1.panta 55.apakšpunktā ir iekļauta tiešā atsauce uz standartu norādām, ka saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 25.maija rīkojuma Nr.217 „Par obligāti piemērojamo Latvijas nacionālo standartu tulkošanu” 3.punktu anotācijā jāpamato, kādēļ tiesību akta projektā nepieciešams norādīt obligāti piemērojamo Latvijas nacionālo standartu, kā arī nepieciešams minēt obligāti piemērojamā Latvijas nacionālā standarta tulkošanas finansējuma avotu un termiņu, kādā paredzēts nodrošināt standarta tulkojumu latviešu valodā, ja tiesību akta projektā norādīts standarts, kas nav iztulkots latviešu valodā.  Vienlaikus vēršam uzmanību uz to, ka saglabājot normatīvajā aktā tiešo atsauci uz standartu būs nepieciešams veikt grozījumus normatīvajā aktā tiklīdz tas tiks pārskatīts un mainīsies tā izdošanas gads, kas nebūtu racionāli no administratīvā sloga viedokļa. Norādām, ka pamatojoties uz “Dzelzceļa likuma” 36.1 panta otro daļu ir izdoti Ministru kabineta 2010.gada 28.decembra Noteikumi Nr.1211 “Noteikumi par ritošā sastāva būvi, modernizāciju, atjaunošanas remontu, atbilstības novērtēšanu un pieņemšanu ekspluatācijā” (turpmāk – Noteikumi Nr.1211), kas tāpat kā Projekts izstrādāti ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 17.jūnija Direktīvā 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (turpmāk – Direktīva 2008/57/EK) iekļautās prasības, kas tiks aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 11.maija direktīvu 2016/797/ES par dzelzceļa sistēmas savstarpējo izmantojamību Eiropas Savienībā (turpmāk - Direktīva 2016/797/ES)un Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada direktīvu 2016/798/ES par dzelzceļa drošību (turpmāk – Direktīva 2016/798/ES).  Norādām, ka Direktīvas 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā piemērojamo standartu sarakstā ir iekļauts Projektā minētais standarts un tas ir publicēts Eiropas Savienības Oficiālajā vēstnesī piemērojamo standartu sarakstā. Atsauce uz piemērojamiem standartiem un to publicēšanas kārtību, kā arī atbilstības prezumpcijas klauzula attiecībā uz ritošo sastāvu ir ietverta Noteikumu Nr.1211 16. un 16.1 punktā. Ņemot vērā, ka Direktīva 2008/57/EK, kas aizstāj Direktīvu 2016/797/ES un Direktīvu 2016/798/ES paredz tādu pašu standartu publicēšanas pieeju un atbilstības prezumpcijas klauzulas piemērošanu ierosinām izskatīt iespēju atteikties no tiešās atsauces uz standartu Projektā, ņemot vērā to, ka prasības dzelzceļa aprīkojumam iekļautas Noteikumos Nr.1211, kas izdoti atbilstoši Dzelzceļa likumā paredzētajam deleģējumam. | | **Panākta vienošanās.** Precizēts likumprojekts | 55) vieglā tipa dzelzceļš – pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa transporta sistēma ar **maksimālo garenvirziena spiedes stiprību ritekļa sakabes zonā 800 kN.** | | |
| **Finanšu ministrija**  **Iebildum***s (2019. gada 7. februāra atzinums Nr.12/A-7/641)* | | | | | | | | | | |
| **2.** | | Jauno funkciju pilnvērtīgas izpildes nodrošināšanai Projekts paredz papildus finansējumu VDzTI nodrošināt arī palielinot ieņēmumu daļu no Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem, papildinot Dzelzceļa likuma pārejas noteikumus ar 53.punktu, kas palielina koeficientu finansējuma aprēķināšanai līdz 1,78. Papildus tiek plānota arī pašu ieņēmumu no maksas pakalpojumiem daļa 10-15% apmērā no Inspekcijai Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteiktajiem finansēšanas avotiem. | | | Anotācijas I sadaļas 2.punktā un VII sadaļas 2.punktā norādīts, ka, lai nodrošinātu jauno funkciju izpildi, Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai (turpmāk – VDzTI) nepieciešams papildu finansējums, kas tiks nodrošināts saskaņā ar Dzelzceļa likuma 10.panta otrās daļas 1. un 2.punktā noteikto, palielinot no 2020.gada 1.janvāra koeficientu finansējuma aprēķināšanai līdz 1,78 procentiem. Vienlaikus atzīmējam, ka spēkā esošā likuma 33.panta piektajā daļā, kas likumprojektā netiek grozīta, tiek noteikts koeficients 0,43 procenti, savukārt likumprojekta pārejas noteikumu 25.punkts paredz papildināt ar normu, ka 2020. un 2021.gadam VDzTI nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds piešķirts 2015.gada līmenī ar koeficientu 1,5. Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam anotācijā skaidrot, kā no minētajām normām veidojas koeficients 1,78 vai arī precizēt likumprojektu. | | **Ņemts vērā.** Papildināta anotācija | **Anotācijā:**  VDzTI kopš 2010.gada 1.janvāra ir budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kuru finansē 0,43% apjomā no dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma par iepriekšējo gadu. Ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu apjoma kritumu un kopējā dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma samazinājumu, kas var negatīvi ietekmēt arī VDzTI funkciju izpildi, ar Dzelzceļa likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 2016.gada 10.martā tika precizēts Pārejas noteikumu 49.punkts, kas paredz, ka 2016., 2017. un 2018.gadā finansējums VDzTI nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,1. Ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kas stājās spēkā 2018. gada 28. novembrī, minētais pārejas periods tika pagarināts arī uz 2019., 2020. un 2021.gadu. Tā kā Projekta pieņemšana un spēkā stāšanās paredzēta ne vēlāk kā 2020.gada 1.janvāra, tas ir pirms 2018.gada 28.novembrī noteiktā Dzelzceļa likuma Pārejas noteikumu 49.punktā paredzētā termiņa beigām, tad Projektā par pamatu finansējuma noteikšanai tiek ņemts VDzTI finansējuma apjoms, kāds tas bija noteikts 2015.gadam, palielinot šim finansējuma apjomam piemēroto koeficientu no 1,1 līdz 1,78. Šāds risinājums arī plānoto dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas shēmas izmaiņu apstākļos ļaus nodrošināt visu Projektā noteikto funkciju izpildei nepieciešamos resursus. | | |
| **3.** | |  | | | Dzelzceļa likuma 10.pantā otrās daļas 1. un 2. punktā minētie ieņēmumi veidojas arī no AS “Pasažieru vilciens” izmaksām par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kas tiek kompensēti no valsts budžeta, un saskaņā ar Ministru kabinetā apstiprināto Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.–2022.gadam (Ministru kabineta 2018.gada 6.novembra rīkojums Nr.588) šis finansējums jau šobrīd ir nepietiekams. Attiecīgi lūdzam izvērtēt un sniegt skaidrojumu, vai un kā jautājums par nepieciešamo papildu finansējumu VDzTI no Dzelzceļa likuma 10.pantā otrās daļas 1. un 2. punktā minētajiem ieņēmumiem var ietekmēt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksas aprēķinu. | | **Ņemts vērā** | **Anotācijā:**  Dzelzceļa likuma 10.panta otrā daļas 1.un 2. punktā minētie ieņēmumi veidojas arī no AS “Pasažieru vilciens” izmaksām par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, taču, ņemot vērā Komisijas 2015. gada 12. jūnija Īstenošanas regulā (ES) 2015/909 par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, noteiktajām tiešajām izmaksām noteikto un atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.panta pirmās daļas prasībām 2018.gada 30 jūnijā AS “LatRailNet” apstiprinātajai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas shēmai, sabiedriskā pasūtījuma pasažieru pārvadājumu segmentā noteiktā infrastruktūras maksa tiek balstīta nevis uz pilnajām infrastruktūras izmaksām, kā tas bija līdz šim, bet gan uz tiešajām izmaksām, kas radušās, tieši sniedzot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, un kurās netiek iekļautas valsts funkciju nodrošināšanas izmaksas. Valsts funkciju nodrošināšanas izmaksas atbilstoši apstiprinātajai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas shēmai attiecināmas uz citiem pārvadājumu segmentiem piemērotajiem uzcenojumiem, piemēram, pārvadājumiem uz/no trešajām valstīm. Sakarā ar iepriekš minēto Projektā paredzētais koeficienta palielinājums no 1,1 līdz 1,78 VDzTI funkciju nodrošināšanai nevar ietekmēt A/S “Pasažieru vilciens” tiešās izmaksas. | | |
| **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija**  **Iebildums** *(2019. gada 8. februāra atzinums Nr. 1-22/1136)* | | | | | | | | | | |
| **4.** | |  | | | Ņemot vērā, ka noteikumu projektā norādītais “Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunkts” ir informācijas un komunikācijas sistēma, un saskaņā ar noteikumu projekta 34. prim panta sesto daļu, kurā norādīts: “Iesniegumu un dokumentu iesniegšana, visas informācijas pieprasījumi un aprite, lēmumu paziņošana pretendentam notiek, izmantojot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunktu”, lūdzam anotācijā izdarīt papildinājumus, tajā skaidri norādot, ka informācijas aprite, t.sk. iesniegumu, dokumentu iesniegšana, lēmumu paziņošana tiks nodrošināta elektroniski. | | **Ņemts vērā**  Papildināta anotācija | **Anotācijā:**  Projekts, pārņemot regulas (ES) Nr. 796 prasības paredz, ka iesniegumu un dokumentu iesniegšana, visas informācijas pieprasījumi un aprite, lēmumu paziņošana pretendentam attiecībā uz drošības sertifikāciju un ritekļu laišanu tirgū notiks, izmantojot ERA kontaktpunktu – elektronisku informācijas un komunikācijas sistēmu, kuru uztur ERA. | | |
| **Tieslietu ministrija**  **Iebildums** *(2019. gada 8. februāra atzinums Nr.1-9.1/164).* | | | | | | | | | | |
| **5.** | | 10. Papildināt likumu ar 33.4 pantu šādā redakcijā:  “33.4 pants. 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 | | | Norādām, ka likumprojekta 10. pantā izteiktais likuma 33.4 pants un saistītais regulējums ir pretrunā Latvijas tiesību sistēmai. Proti, tiesību aktu projektus atbilstoši savai iniciatīvai atbildīgā ministrija var izstrādāt jebkurā gadījumā, kad tas nepieciešams. Uzsveram, ka nav iespējams uzskaitīt visus gadījumus, kad būtu nepieciešams izstrādāt tiesību aktus.  Turklāt norādām, ka tiesību aktu izstrāde ir valsts pārvaldes iekšējais jautājums, kas nav regulējams ārējos normatīvajos aktos. Attiecīgi šāds regulējums pats par sevi ir neloģisks.  Papildus uzsveram, ka likumprojekta 10. pantā izteiktajā 33.4 panta ceturtajā daļā norādītais, ka, “izņemot šā panta trešajā daļā minēto gadījumu, nacionālās prasības, nepiemēro”, uzskatāma par iespēju spēkā esošu tiesību aktu padarīt par deklaratīvu.  Ievērojot minēto, lūdzam svītrot likumprojekta 10. pantu, ar to saistīto regulējumu, nepieciešamības gadījumā likumprojekta 10. pantā ietvertos pamatprincipus ietverot Satiksmes ministrijas iekšējos normatīvos aktos.  *Papildus izteiktais viedoklis:*  Pilnībā atbalstāma izziņā norādītā TM pozīcija, ka 33. 4 pants nav atbalstāms. Likumā nav ierobežojama likumdevēja vara pieņemt likumus vai nosakāms, ka spēkā stājušies tiesību akti var tikt nepiemēroti. Kā jau minēts izziņā, šāda norma nonāktu pretrunā Latvijas tiesību sistēmai, turklāt nepamatoti ierobežotu likumdevēja varu, ko pastarpināti īsteno arī Ministru kabinets, izdodot noteikumus. Ja Regulas Nr. 796 normas paredz kādu specifisku procedūru par tiesību aktu izdošanu un piemērošanu, tad tā izpildāma, tieši piemērojot Regulu, taču jebkurā gadījumā no izziņā norādītajiem Regulas Nr. 796 25.-27.pantiem neizriet normas, kas ļautu nepiemērot spēkā esošus nacionālos tiesību aktus vai ierobežotu dalībvalstu likumdevēja tiesības. Likumdevēja pienākums ir izdot skaidras un tiesiski noteiktas normas, taču piedāvātais 33. 4 pants radīs tiesisku nenoteiktību (nebūs skaidrs tiesību subjektiem paredzēto pienākumu apjoms, jo vienmēr būs šaubas par tiesību akta atbilstību šai normai un līdz ar to tās juridisko spēku), kas nav pieļaujams no tiesiskas valsts aspekta. Turklāt šāda norma nonāktu pretrunā Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likumam, kas nosaka saistošo tiesību aktu un oficiālo paziņojumu izsludināšanu, publicēšanu, spēkā esamību un pieejamību. Tādējādi uzturams iebildums par 33. 4 panta izslēgšanu no likumprojekta. | | **Panākta vienošanās.**  Precizēts likumprojekts | Termins 1.pantā:  63) **nacionālās prasības** – pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem vai citām personām piemērojamie **tiesību akti**, kas ietver dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, kuras nav ar Eiropas Savienības tiesību **aktiem paredzētās** dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, **un kuri ir paziņoti** **Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai, izmantojot 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) 27.pantā minēto informatīvo sistēmu**;  **“33.4pants. Nacionālo prasību paziņošana**  **(1) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija regulas (ES) Nr. 796 25., 26. un 27.pantā norādītajā kārtībā paziņo Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai Latvijas tiesību aktus, kuros:**  **1) tiek noteikts tiesiskais regulējums, kas attiecas uz esošajām drošības metodēm, bet kuru neaptver kopīgās drošības metodes;**  **2) tiek noteikts dzelzceļa tīkla ekspluatācijas tiesiskais regulējums jomās, kuras vēl neaptver savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas;**  **3) tiesiskais regulējums tiek noteikts kā steidzams preventīvs pasākums, jo īpaši pēc dzelzceļa satiksmes negadījuma;**  **4) tiek pārskatīts tiesiskais regulējums iepriekš jau paziņotos tiesību aktos;**  **5) tiek noteikts tiesiskais regulējums par prasībām personālam, kas veic drošībai kritiskus uzdevumus, ietverot personāla atlases kritērijus, fiziskās un psiholoģiskās veselības stāvokli un profesionālo apmācību, kas vēl nav iekļauts savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās vai citos Eiropas Savienības tiesību aktos;**  **6) tiek noteikts tiesiskais regulējums jomās, kurās savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas neaptver vai pilnībā neaptver konkrētus pamatprasību aspektus, tostarp atklātajos jautājumos;**  **7) saskaņā ar šā likuma 45.panta astotajā daļā noteikto procedūru tiek noteikta vienas vai vairāku savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju vai to daļu nepiemērošana;**  **8) tiek noteiktas īpašā gadījumā piemērojamās prasības, kas nav iekļautas attiecīgajā savstarpējās izmantojamības tehniskajā specifikācijā;**  **9) tiek noteiktas prasības esošo sistēmu precizēšanai, kuru mērķis ir vienīgi izvērtēt ritekļa un dzelzceļa tīkla tehnisko savietojamību;**  **10) tiek noteikts tiesiskais regulējums attiecībā uz dzelzceļa tīkliem un ritekļiem, uz kuriem neattiecas savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas.**  **(2) Informāciju par nacionālajām prasībām, kas paziņotas saskaņā ar šā panta pirmo daļu, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija ievieto savā mājaslapā internetā.**  **(3)   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.”**  33.panta trešās daļas 26.punkts:  **26) pārraudzīt tiesību aktu dzelzceļa drošības un tehnisko prasību jomā atbilstību piemērojamajiem Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem un** **paziņot Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai par tiesību aktiem un to projektiem, kuros paredzētas nacionālās prasības**”; | | |
| **6.** | | aizstāt 20.punktā vārdus “konkrētās komercsabiedrības” ar vārdiem “konkrētā komersanta” | | | Saistībā ar likumprojekta 1. pantā izteiktajiem likuma 1. panta 20. punktā ietvertajiem grozījumiem lūdzam visā likuma tekstā aizstāt terminu “komercsabiedrība” ar terminu “komersants”, tādējādi ievērojot korektu juridisko terminoloģiju | | **Panākta vienošanās**  Papildināta anotācija.  Citās likuma normās ietvertās prasības ir attiecināmas tikai uz komercsabiedrībām | aizstāt 20.punktā vārdus “konkrētās komercsabiedrības” ar vārdiem “konkrētā komersanta”  **Anotācija:**  Projektā iekļautā 35.1 panta precizētā redakcija nodrošinās atbilstošu Direktīvu 2016/797/ES un 2016/798/ES prasību pārņemšanu attiecībā uz drošības apliecību izdošanu, atjaunošanu, grozīšanu vai atsaukšanu, turklāt projekta 1. pantā izteiktie likuma 1. panta 20. punkta grozījumi, nodrošinās to, ka uz drošības apliecību varēs pretendēt ne tikai komercsabiedrības, bet arī citi komersanti, piemēram, individuālais komersants. | | |
| **7.** | | 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. | | | Likumprojekta 1. pantā izteiktajā likuma 1. panta 47. punktā norādīta atsauce uz dzelzceļa drošības jomu regulējošiem Eiropas Savienības tiesību aktiem. Vēršam uzmanību, ka Latvijas nacionālo normatīvo aktu pamattekstā pieļaujamas atsauces tikai uz Eiropas Savienības regulām atbilstoši Ministru kabineta 2009. gada 3. februāra noteikumu Nr. 108 “Normatīvo aktu projektu sagatavošanas noteikumi” (turpmāk – MKN. 108) 170.–172. punktam. Savukārt Eiropas Savienības direktīvas un dalībvalstīm adresētus lēmumus pārņem, to būtību ietverot nacionālajā regulējumā. Ievērojot minēto, lūdzam precizēt likumprojektu. Minētais attiecās arī uz līdzīgu regulējumu daudzviet citur likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 50) kopīgās drošības metodes – dzelzceļa drošības jomu regulējošajos **tieši piemērojamajos** 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. | | |
| **8.** | | 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 | | | Likuma 1. pantā izteiktajā likuma 1. panta 49. punktā norādīta atsauce uz likuma 3.1 panta ceturto daļu, kur ietverts pilnvarojums Ministru kabinetam, nevis konkrētas pamatprasības. Ievērojot minēto, lūdzam norādīt precīzu iekšējo atsauci uz likumprojekta vienību, normatīvos aktus vai to jomu, kur regulētas konkrētas pamatprasības atbilstoši MKN. 108 2.8. apakšnodaļai. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu citviet likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 52) savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija – dzelzceļa savstarpējās izmantojamības jomu regulējošie **tieši piemērojamie** Eiropas Savienības tiesību akti, kas attiecas uz ikvienu apakšsistēmu vai apakšsistēmas daļu un kā mērķis ir panākt **pamatprasību Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmai, apakšsistēmām un savstarpējas izmantojamības komponentiem** izpildi un nodrošināt Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību; | | |
| **9.** | | 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;  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; | | | Lūdzam izvērtēt, vai likumprojekta 1. pantā izteiktajā likuma 1. panta 52. - 54., 58., 59. un 60. punktā ietvertie terminu skaidrojumi nav pašsaprotami. Vēršam uzmanību, ka saskaņā ar MKN. 108 3.1. apakšpunktu “normatīvā akta projektā neietver normas, kas ir deklaratīvas". Nepieciešamības gadījumā lūdzam precizēt likumprojektu. Vienlaikus izsakām bažas, vai visi termini lietoti likumprojektā. Attiecīgi lūdzam izvērtēt, vai nepieciešami visi attiecīgie terminu skaidrojumi, konstatējot neatbilstību, attiecīgi svītrojot likumprojektā skaidroto terminu. | | **Panākta vienošanās**  Visi termini vismaz vienu reizi projektā ir lietoti, kā arī ir paredzēts tos izmantot plānotajos Ministru kabineta noteikumos. Terminu iekļaušana ir nepieciešama arī Direktīvu pārņemšanai, jo par līdzīgu pašsaprotamu terminu nepārņemšanu ir tikušas uzsāktas pārkāpumu procedūras, piemēram, EU Pilot lieta Nr. 6658/14/MOVE | 55) kravas nosūtītājs – persona, kas saskaņā ar pārvadājuma līgumu nosūta kravu vai nu savā, vai trešās personas vārdā;  56) 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;  57) faktiskais pārvadātājs – pārvadātājs, kas veic pārvadājumu saskaņā ar pārvadājuma līgumu;  61) nodošana ekspluatācijā – visas darbības, kuras veicot, šā likuma 45.pantā minēto apakšsistēmu nodod gatavu izmantošanai;  62) 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;  63) **nacionālās prasības** – pārvadātājiem, manevru darbu veicējiem, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem vai citām personām piemērojamie **tiesību akti**, kas ietver dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, kuras nav ar Eiropas Savienības tiesību **aktiem paredzētās** dzelzceļa drošības vai tehniskās prasības, **un kuri ir paziņoti** **Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un Eiropas Komisijai, izmantojot 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) 27.pantā minēto informatīvo sistēmu**; | | |
| **10.** | | 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; | | | Lūdzam skaidrot, kas ir likumprojekta 1. pantā izteiktajā likuma 1. panta 57. punktā ietvertās nemateriālās lietas, jo termina skaidrojums attiecās uz detaļām un detaļu kopumu. Attiecīgi nav saprotams, vai, piemēram, ar šīm materiālām lietām saistīta morālā kompensācija un tamlīdzīgi. Nepieciešamības gadījumā lūdzam precizēt likumprojektu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 60) 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**, piemēram, programmatūru**; | | |
| **11.** | | (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. | | | Norādām, ka likumprojekta 3. pantā izteiktais likuma 3.1 panta otrās daļas 2. punkts saturiski daļēji dublē likumprojekta 3. pantā izteikto likuma 3.1 otrās daļas 1. punktu. Norādām, ka saskaņā ar MKN. 108 3.3. apakšpunktu “normatīvā akta projektā neietver normas, kas dublē pašā normatīvā akta projektā ietverto normatīvo regulējumu”. Attiecīgi lūdzam precizēt likumprojektu. | | **Panākta vienošanās**  Uzskaitījums ir pārņemts atbilstoši direktīvas 2016/796/ES prasībām. 1.punktā ir iekļautas pilnībā no jauna būvētas līnijas, bet 2.punktā modernizētas esošās līnijas | (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. | | |
| **12.** | | 7. Aizstāt 27.2 panta ceturtās daļas otrajā teikumā un piektās daļas trešajā teikumā vārdu “īpašos” ar vārdu “atsevišķos”. | | | Nav saprotams, kas likumprojekta 7. panta kontekstā uzskatāms par atsevišķu gadījumu. Vēršam uzmanību, ka, nenorādot konkrētus atsevišķa gadījuma kritērijus, var tikt pārkāpts vienlīdzības princips, jo vienādās situācijās tiktu piemērots dažāds regulējums. Ievērojot minēto, lūdzam papildināt likumprojektu. | | **Ņemts vērā un panākta vienošanās**  Precizēts likumprojekts un papildināta anotācija | 7. **Svītrot** 27.2 panta ceturtās daļas otrajā teikumā **vārdus “īpašos gadījumos”** un piektās daļas trešajā teikumā **vārdu “īpašos”**. | | |
| **13.** | | (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. | | | Nav saprotams, kas likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta 1.1 daļā uzskatāms par “vajadzīgām iekšējām un ārējām organizatoriskās spējām cilvēkresursu un materiālo resursu ziņā”. Lūdzam likumprojektā ietverto regulējumu izteikt viennozīmīgi skaidri, atvieglojot tā piemērošanu praksē. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts un  arī papildināta anotācija | “(11) Dzelzceļa drošību regulējošajos **tieši piemērojamajos** Eiropas Savienības tiesību aktos minētā valsts drošības iestāde Latvijā ir Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, **kurai ir pieejami nepieciešamie cilvēkresursi un atbilstošs finansējums.** | | |
| **14.** | | 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 | | | Lūdzam Likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta trešās daļas 2. un 3. punktā norādīt, kā izpaužas konkrētā pienākuma īstenošana, kā arī pienākuma īstenošanas termiņu vai regularitāti, tādējādi nodrošinot, ka pienākums tiek īstenots, kā arī likumprojekta piemērotājam nodrošinot skaidru priekšstatu par savu pienākumu un tiesību ietvaru. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu daudzviet citur likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts  *Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas darbības mērķis, atbilstoši Ministru kabineta 2005.gada 4.janvāra noteikumiem Nr.14 "Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas nolikums" ir valsts pārvaldes funkciju īstenošana dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas uzraudzībā un kontrolē, lai nodrošinātu minēto jomu regulējošo normatīvo aktu prasību ievērošanu un izpildi. Līdz ar to Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzraudzības darbības īsteno nepārtraukti.* | 2) **uzraudzīt** drošības un aizsardzības pasākumu (to skaitā preventīvo, reaģēšanas un seku likvidēšanas pasākumu) veikšanu dzelzceļa bīstamo kravu apritē;  3) **uzraudzīt**, kā dzelzceļa sistēmas dalībnieki veic dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu un uzskaiti | | |
| **15.** | | 33.pantā papildināt trešās daļas 9.punktu ar vārdiem “kā arī veikt viedokļu un pieredzes apmaiņu, jo īpaši Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras izveidotajā tīklā” | | | Likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta trešās daļas 7. punktā norādīts uz viedokļu un pieredzes apmaiņu. Vēršam uzmanību, ka viedoklis balstās uz pieredzi. Attiecīgi lūdzam likumprojektā neietvert savstarpēji dublējošu regulējumu. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu citviet likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 33.pantā papildināt trešās daļas 9.punktu **pēc vārdiem “attiecīgajām institūcijām”** ar vārdiem “**, jo** īpaši Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras izveidotajā tīklā” | | |
| **16.** | | 21) palīdzēt Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Eiropas Savienības līmenī | | | Likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta trešās daļas 21. punktā norādīts, ka viena no VDzTI funkcijām ir palīdzēt Eiropas Savienība Dzelzceļa aģentūrai uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Eiropas Savienībā. Vēršam uzmanību, ka, nenorādot palīdzības apjomu un saturu, minētajai normai nav juridiskās slodzes. Attiecīgi lūdzam svītrot vai precizēt minēto normu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 21) palīdzēt**, piemēram, sniedzot nepieciešamo informāciju,** Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai uzraudzīt dzelzceļa drošības pilnveidošanu Eiropas Savienības līmenī | | |
| **17.** | | 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. | | | Norādām, ka nav saprotams, vai likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta ceturtajā prim daļā ir domāts pilnvarojums Ministru kabinetam. Ja minētajā likumprojekta normā ir domāts ietvert pilnvarojumu Ministru kabinetam, lūdzam to izteikt atbilstoši MKN. 108 2.4. apakšnodaļai. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu citviet likumprojektā, kur norādīts uz “Ministru kabineta noteikto kārtību” un tamlīdzīgi. Savukārt, ja likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta ceturtajā prim daļā domāta atsauce uz normatīvo regulējumu, lūdzam to noformēt atbilstoši MKN. 108 2.8. apakšnodaļai. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | “(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** **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. | | |
| **18.** | | (7) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija noslēdz sadarbības nolīgumu ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 76.pantu. | | | Lūdzam likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta septītajā daļā Eiropas Savienības regulas nosaukumu izteikt saskaņā ar MKN. 108 171. punktu. Minētais attiecas arī uz citām likumprojektā ietvertajām atsaucēm uz Eiropas Savienības regulām. | | **Panākta vienošanās**  Regulas saīsinājums ir iekļauts Projekta 1.panta piektajā daļā iekļautajā 66) terminā | (7) Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija noslēdz sadarbības nolīgumu ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru saskaņā ar regulas (ES) 2016/796 76.pantu. | | |
| **19.** | | (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.  (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. | | | Norādām, ka Likumprojekta 8. pantā izteiktajā likuma 33. panta devītā daļa daļēji dublē Administratīvā procesa likuma 5. pantā ietverto privātpersonas tiesību ievērošanas principu, jo atbildēšana uz lūgumiem un iesniegumiem neatkarīgi no šo pienākumu ietveršanas likumprojektā, ir pašsaprotams Inspekcijas pienākums. Attiecīgi lūdzam precizēt likumprojektu. Minētais attiecas arī uz likumprojekta 17. pantā izteikto likuma 36.5 panta 17. daļu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (9) Valsts dzelzceļa tehniskā **inspekcija, atbildot uz lūgumiem un iesniegumiem bez kavēšanās, bet ne vēlāk kā viena mēneša laikā,** nosūta savus informācijas pieprasījumus, un visus lēmumus pieņem četros mēnešos pēc tam, kad iesniedzējs ir sniedzis visu attiecīgo informāciju.  (17) Valsts dzelzceļa tehniskā **inspekcija sagatavo** paziņojumus, lai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus un vienotā drošības sertifikāta turētājus brīdinātu par to, ka tie neievēro šā panta otrajā daļā noteiktās prasības. | | |
| **20.** | | “(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 | | | Likumprojekta 9. pantā izteiktajā likuma 33. panta 2.1 daļā norādīts, ka Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam norādījumus nevar dot ne Ministru kabinets, ne satiksmes ministrs, ne citas personas.  Pirmkārt, vēršam uzmanību, ka atbilstoši Ministru kabineta 2005. gada 20. decembra noteikumu Nr. 973 “Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums” 1. punktam “Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs ir satiksmes ministra pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde”. Attiecīgi atbilstoši pašreizējam regulējumam satiksmes ministrs pārraudzības ietvaros var veikt atbilstošas darbības attiecībā uz Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju. Otrkārt, norādām, ka satiksmes ministrs ir Ministru kabineta loceklis. Ievērojot norādītās pretrunas, lūdzam precizēt likumprojektu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (21) **Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklētāji, veicot dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, ne no viena neprasa un ne no viena nesaņem norādījumus, un viņiem ir neierobežota kontrole attiecībā uz dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas norisi.** | | |
| **21.** | | (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. | | | Norādām, ka likumprojekta 9. panta izteiktā likuma 33.1 panta 2.2 daļa daļēji dublē likumā ietverto 33.1 panta trešo daļu. Attiecīgi lūdzam salāgot Likuma un likumprojekta tekstu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (22**) Veicot dzelzceļa avāriju izmeklēšanu, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs apmainās ar informāciju un sadarbojas ar amatpersonām, kuras ir pilnvarotas veikt pirmstiesas kriminālprocesu. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs var piekļūt lietiskajiem pierādījumiem, ja ir saņemta procesa virzītāja atļauja.**”; | | |
| **22.** | | (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. | | | Lūdzam precizēt likumprojekta 12. pantā izteiktajā likuma 34.1 panta trešajā daļā ietverto atsauci uz normatīvo aktu un nacionālajām prasībām un to izteikt saskaņā ar MKN. 108. 63. punktu. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu daudzviet citur likumprojektā. | | **Panākta vienošanās**  Precizēts likumprojekts  Ņemts vērā attiecībā uz citiem normatīvajiem aktiem  Nav ņemts vērā attiecībā uz nacionālajām prasībām. | (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 **pretendenta norādīto** normatīvo aktu prasībām un attiecīgajā gadījumā nacionālajām prasībām, tā, lai kontrolētu riskus un droši sniegtu pakalpojumus. | | |
| **23.** | | (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. | | | Likumprojekta 15. pantā izteiktajā likuma 35.2 panta pirmās daļas ievaddaļā norādīts, ka struktūrvienība nodrošina to ritekļu ekspluatāciju, par kuru tehnisko pakopi tā ir atbildīga. Lūdzam konkretizēt ritekļus, par kuriem ir atbildīga struktūrvienība, jo pašlaik tas nav noprotams. | | **Panākta vienošanās**  Precizēts likumprojekts  Frāzes “par kuru tehnisko apkopi tā ir atbildīga” nepārņemšana iepriekšējo Direktīvu kontekstā bija par iemeslu pārkāpumu procedūrai - EU Pilot lieta Nr. 6658/14/MOVE. | (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 **ritekļu, par kuru tehnisko apkopi tā ir atbildīga, drošu ekspluatāciju**. | | |
| **24.** | | (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. | | | Likumprojekta 16. pantā izteiktajā likuma 36.1 daļā norādīta atsauce uz Eiropas Komisijas lēmumu. Kā jau iepriekš norādījām, Eiropas Savienības lēmumus, kas adresēts dalībvalstīm, pārņem, tāpat kā Eiropas Savienības direktīvas. Attiecīgi lūdzam precizēt likumprojektu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (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 **normatīvajos aktos par ritošā sastāva reģistrācijas kārtību**, 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. | | |
| **25.** | | (5) Vienotā drošības sertifikāta turētājs nekavējoties informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju par jebkādām būtiskām izmaiņām šā panta trešajā daļā minētajā informācijā | | | Norādām, ka nav saprotama likumprojekta 17. pantā izteiktā likuma 36.5 panta piektajā daļā ietvertā atsauce uz panta trešo daļu, jo attiecīgajā likumprojekta vienībā nav norādīta nepieciešamā informācija. Attiecīgi lūdzam precizēt likumprojektu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (5) Vienotā drošības sertifikāta turētājs nekavējoties informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju par jebkādām būtiskām izmaiņām šā panta **ceturtajā** daļā minētajā informācijā | | |
| **26.** | | 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 | | | Likumprojekta 18. pantā izteiktajā likuma 36.3 panta otrās daļas 4. punktā noteikts, ka ar līgumu noteic pienākumus. Vēršam uzmanību, ka līgums ir līgumslēdzēju pušu savstarpēja vienošanās, nevis vienas puses imperatīvs uzstādījums. Attiecīgi lūdzam pārfrāzēt minēto normu. Minētais attiecas arī uz līdzīgu regulējumu citviet likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 4) **attiecīgā gadījumā slēdzot līgumu, nodrošina to, ka pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki**, kuri minēti šā panta trešajā daļā un kuri varētu ietekmēt drošu dzelzceļa sistēmas darbību, **īsteno** riska kontroles pasākumus. | | |
| **27.** | | 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.”. | | | Saistībā ar likumprojekta 21. pantā izteikto likuma 40. pantu norādām, ka likumā un likumprojektā nav sniegts “nopietna negadījuma” un “drošības pārkāpuma” skaidrojums. Attiecīgi, lai minētā norma tiktu piemērota vienveidīgi lūdzam papildināt likumprojektu. | | **Panākta vienošanās**  Tā kā šiem terminiem ir ļoti sarežģīti kritēriji un iedalījums, tad terminu “nopietns negadījums” un “drošības pārkāpums”, klasifikācija tiks skaidrota plānotajos grozījumos Ministru kabineta noteikumos Nr. 999 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” | 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 **satiksmes** drošību.”. | | |
| **28.** | | (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 | | | Lūdzam skaidrot likumprojekta 21. pantā izteiktajā likuma 47. panta sestajā daļā norādītā lēmuma pārsūdzēšanas kārtības atbilstību Administratīvā procesa likumam. Norādām, ka pēc analoģijas ar citviet likumprojektā norādīto, minēto lēmumu varētu pārsūdzēt tiesā, tomēr tas likumprojektā netiek norādīts. Nepieciešamības gadījumā lūdzam papildināt likumprojektu. Minētais attiecas arī uz citiem likumprojektā norādītiem pārsūdzēšanas mehānismiem, kuros nav pieminēta tiesa. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts un arī precizēta anotācija | (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. **Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmumu var pārsūdzēt tiesā Administratīvā procesa likumā noteiktajā kārtībā.** **Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lēmuma pārskatīšana un pārsūdzēšana neaptur tā darbību.** | | |
| **29.** | | 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. | | | Lūdzam likumprojekta 21. pantā izteiktajā likuma 50. panta pirmās daļas 2. punktā norādīt maksimālo “samērīgā laikaposma” termiņu, tādējādi nodrošinot skaidru un nepārprotamu tiesību normu. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | 2) vai riteklis ir savietojams ar maršrutu, pamatojoties uz infrastruktūras reģistru, attiecīgajām savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām vai jebkuru citu attiecīgu informāciju, ko bez maksas **viena mēneša laikā no pieprasījuma saņemšanas brīža** sniedz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs gadījumos, kad šāda reģistra nav vai tas ir nepilnīgs. | | |
| **30.** | | (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. | | | Lūdzam likumprojekta 21. pantā izteiktajā likuma 50. panta otrajā daļā svītrot vārdus “pieliek visus pūliņus”, jo tie minētās likumprojekta vienības kontekstā ir deklaratīvi. Minētais attiecas uz minētā vārdu savienojuma lietošanu arī citviet likumprojektā. | | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekts | (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, **nodrošina**, ka jebkādas pārbaudes var notikt trīs mēnešos pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma saņemšanas. | | |
| **31.** | | 53. 2020. un 2021.gadā finansējums Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,78. | | | Lūdzam svītrot likumprojekta 25. pantā izteikto likuma 53. pārejas noteikumu, jo finansējuma noteikšana konkrētam laika posmam ir atkarīga no valsts finansiālajām iespējām, nav uzskatāma par pārejas noteikumu no esoša tiesiskā regulējuma un tiek noteikta likumā par budžetu kārtējam gadam. | | **Panākta vienošanās**  Papildināta anotācija | 53. 2020. un 2021.gadā finansējums Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,78.  **Anotācijā:**  VDzTI kopš 2010.gada 1.janvāra ir budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kuru finansē 0,43% apjomā no dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma par iepriekšējo gadu. Ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu apjoma kritumu un kopējā dzelzceļa infrastruktūras finansējuma apjoma samazinājumu, kas var negatīvi ietekmēt arī VDzTI funkciju izpildi, ar Dzelzceļa likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 2016.gada 10.martā tika precizēts Pārejas noteikumu 49.punkts, kas paredz, ka 2016., 2017. un 2018.gadā finansējums VDzTI nedrīkst būt mazāks par finansējumu, kāds attiecīgi piešķirts 2015.gadam un reizināts ar koeficientu 1,1. Ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kas stājās spēkā 2018. gada 28. novembrī, minētais pārejas periods tika pagarināts arī uz 2019., 2020. un 2021.gadu. Tā kā Projekta pieņemšana un spēkā stāšanās paredzēta ne vēlāk kā 2020.gada 1.janvāra, tas ir pirms 2018.gada 28.novembrī noteiktā Dzelzceļa likuma Pārejas noteikumu 49.punktā paredzētā termiņa beigām, tad Projektā par pamatu finansējuma noteikšanai tiek ņemts VDzTI finansējuma apjoms, kāds tas bija noteikts 2015.gadam, palielinot šim finansējuma apjomam piemēroto koeficientu no 1,1 līdz 1,78. Šāds risinājums arī plānoto dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas shēmas izmaiņu apstākļos ļaus nodrošināt visu Projektā noteikto funkciju izpildei nepieciešamos resursus. | | |
| **32.** | |  | | | Likumprojekta anotācijas I sadaļas 2. punktā norādīts, ka vairāki jautājumi, kas līdz šim bija noteikti Ministru kabineta līmenī, tagad tiks regulēti likuma līmenī. Uzsveram, ka pašreizējais likumprojekta regulējums ir sadrumstalots un grūti uztverams.  Atbilstoši Latvijas tiesību sistēmai likumā ietver vispārīgus principus attiecībā uz regulējamo jautājumu, bet tehniskus jautājumus var nodot Ministru kabineta pārziņā. Tāpat nav saprotams, kāpēc likumprojekta anotācijā ietvertie jautājumi “jāpārceļ” likuma līmenī. Ievērojot minēto, lūdzam likumprojektā svītrot visu regulējumu, kas varētu būt Ministru kabineta kompetencē vai arī detalizēti pamatot nepieciešamību likumā "pārcelt" jautājumus, kas līdz šim tikuši regulēti Ministru kabineta noteikumos. | | **Ņemts vērā** | Papildināta anotācija | | |
| **33.** | |  | | | Lūdzam papildināt likumprojekta anotācijas V sadaļas 1. punktu un 1. tabulu (turpmāk – Tabula) ar informāciju par Eiropas Savienības regulu ieviešanu likumprojektā saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 15. decembra instrukcijas Nr. 19 "Tiesību akta projekta sākotnējās ietekmes izvērtēšanas kārtība" (turpmāk – instrukcija) 55. un 56. punktu. | | **Ņemts vērā** | Precizēta anotācija | | |
| **34.** | |  | | | Vēršam uzmanību, ka Tabulā norādītā informācija, ka Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (turpmāk – Direktīva) 2. panta 1. punkts pārņemts likumprojekta 3.1 panta pirmajā daļā, ir neprecīza. Attiecīgi lūdzam precizēt Tabulu. Minētais attiecas arī uz Direktīvas 2. panta 9. punkta pārņemšanu likumprojekta 3.1 panta ceturtajā daļā.  Papildus vēršam uzmanību, ka visā likumprojektā pārņemta Direktīvā lietotā terminoloģija, kas atsevišķos gadījumos varētu nebūt korekta un atbilstoša pašreiz Latvijas tiesību aktos lietotajai terminoloģijai. Piemēram, lūdzam sniegt skaidrojumu, vai likumprojektā lietotais termins “atsaukt” nav identisks ar Latvijas tiesību sistēmā lietoto vārdu “anulēt”. Uzsveram, ka Direktīvas tekstu nav nepieciešams pārņemt “viens pret vienu”, bet gan pēc būtības un lietojot Latvijas normatīvajos aktos esošo terminoloģiju. Attiecīgi lūdzam sniegt skaidrojumu, nepieciešamības gadījumā precizējot likumprojektu. Minētais attiecas uz visu likumprojektā lietoto terminoloģiju. | | **Ņemts vērā**  **Panākta vienošanās**  Terminoloģija tiek izmantota, ņemot vērā Dzelzceļa likumā un citos normatīvajos aktos jau izmantoto terminoloģiju, izņemot gadījumus, kad ne tikai Direktīvas, bet arī pakārtotās ieviešanas regulas, piemēram regulas (ES) Nr. 2018/545 un (ES) Nr. 2018/763, izmanto citu terminoloģiju (tas attiecas konkrēti uz “atsaukt” un “anulēt”). | Precizēta anotācija | | |
| **35.** | |  | | | Tabulā norādīts, ka Direktīvas 19. panta 3. punkts pārņemts likumprojekta 21. pantā izteiktajā likuma 47. panta ceturtajā daļā, tomēr vēršam uzmanību, ka minētajā likumprojekta vienībā nav ietverts dokumentu uzskaitījums, kas pretendentam jāiesniedz Aģentūrā. Attiecīgi lūdzam precizēt likumprojektu vai Tabulu. | | **Ņemts vērā** | Precizēta anotācija | | |
| **36.** | |  | | | Lūdzam papildināt likumprojekta anotācijas V sadaļas 2. punktu un 2. tabulu ar informāciju par likumprojektā pieminētajiem nolīgumiem, piemēram, par likumprojekta 19. pantā norādīto nolīgumu, saskaņā ar instrukcijas 57. un 58. punktu. | | **Ņemts vērā** | Papildināta anotācija | | |
| **Tehniski precizējumi** | | | | | | | | | | |
|  | | 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:  …  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;  …  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.  12. Papildināt likumu ar 34.1 pantu šādā redakcijā:  …  (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. | | |  | | **Tehniski precizējumi** | **izteikt 1.panta 14.punktu šādā redakcijā:**    **“14) pārvadātājs — komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvadātāja licenci dzelzceļa (pasažieru vai kravu) pārvadājumu veikšanai starp stacijām, tostarp arī manevriem, un šim nolūkam nodrošina vilci, vai arī komercsabiedrība, kas saņēmusi pārvadātāja licenci un sniedz tikai vilces pakalpojumus starp stacijām, tostarp arī manevriem; ”;**  1.panta 54.punkts:  54) **manevru darbu veicējs** – komersants, kas nav pārvadātājs, bet kurš, nodrošinot vilci, **veic manevrus stacijās un stacijām pievienotajos privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos**, **kā arī** starp **šīm** stacijām veic vilcienu satiksmi**, kas nav dzelzceļa pārvadājumi**, tostarp komersanti, kas **šiem nolūkiem** nodrošina tikai vilci;  1.panta 69.punkts:  69) **Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras kontaktpunkts** – informācijas un komunikācijas sistēma, kas minēta **regulas (ES) Nr. 796 12.pantā**;  34.1 panta piecpadsmitā daļa:  (15) Trešās valsts, kas ir kaimiņvalsts, **pārvadājumu operatoram pārvadātāja vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzdevumā un atbildībā  ir atļauts nokļūt** **līdz** publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņa valsts robeža-Indra- Daugavpils,  iecirkņa valsts robeža- Zilupe- Rēzekne un iecirkņa valsts robeža- Kārsava- Rēzekne **galastacijai**, 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 **pārvadājumu operatoriem** 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.  **23. Izslēgt 42.panta trešo daļu.** | | |
|  | | 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.”; | | |  | |  | 33.panta pirmā daļa:  “(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 **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.”; | | |
|  | | |  | | |

Atbildīgā amatpersona \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(P. Markēvičs)

Patriks Markēvičs

Satiksmes ministrijas

Dzelzceļa departamenta direktors,

tālr. 67028192

[patriks.markevics@sam.gov.lv](mailto:patriks.markevics@sam.gov.lv)