Padomes paskaidrojuma raksts: Padomes Nostāja (ES) Nr. 2/2016 pirmajā lasījumā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija)

(2016/C 057/03)

I. IEVADS

Komisija 2013. gada 31. janvārī Padomei iesniedza savu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija).

Eiropas Parlaments 2014. gada 26. februārī nobalsoja par savu atzinumu pirmajā lasījumā.

2014. gada 5. jūnijā Padome par direktīvas projektu panāca politisku vienošanos. Pēc tam, kad priekšlikumu bija izskatījuši juristi lingvisti, Padome 2015. gada 10. decembrī pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, kas paredzēta Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

Pēc balsojuma Eiropas Parlamentā un pēc Padomes politiskās vienošanās pieņemšanas notika Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas sarunas, lai panāktu vienošanos par priekšlikumu. 2015. gada 17. jūnijā panāca galīgo kompromisu, ko pēc tam 2015. gada 30. jūnijā apstiprināja Pastāvīgo pārstāvju komiteja. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (*TRAN*) 2015. gada 10. novembrī apstiprināja vienošanos un šajā sakarībā adresēja vēstuli Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam.

Darba gaitā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas un Reģionu komitejas atzinumus.

II. PIRMĀ LASĪJUMA NOSTĀJAS ANALĪZE

1. Vispārīgi skaidrojumi

Minētais priekšlikums ir daļa no ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes – tajā ir iekļauti seši tiesību aktu priekšlikumi, kuru mērķis ir novērst vēl pastāvošos šķēršļus, kas traucē pabeigt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi.

Šīs likumdošanas iniciatīvas mērķis ir izveidot vienotu pieeju savstarpējas izmantojamības noteikumiem, lai palielinātu apjomradītus ietaupījumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas Savienībā, kā arī lai vienkāršotu un reformētu ritekļu atļauju izdošanas administratīvās procedūras, tādējādi novēršot noteikumu sadrumstalotību Savienībā.

Turklāt mērķis ir panākt, lai ritekļu atļauju izdošanas process būtu efektīvāks, mudinot atzīt savstarpējas izmantojamības atļaujas visā ES un nodrošinot saskaņotākus valstu tiesiskos regulējumus attiecībā uz savstarpējas izmantojamības aspektiem dzelzceļa pārvadājumu iekšējā tirgū.

Kaut arī Padome ir vienisprātis ar Komisiju attiecībā uz priekšlikuma mērķi, Padomes pieeja ietver vairākus sākotnējā priekšlikuma grozījumus. Ir būtiski grozīti direktīvas galvenie noteikumi. Tādējādi Komisijas sākotnējais priekšlikums, izstrādājot Padomes nostāju pirmajā lasījumā, ir grozīts – teksts ir pārstrādāts, un ir pievienoti un svītroti vairāki noteikumi. Tas nozīmē, ka Padome nevar pieņemt grozījumus, ko saistībā ar minētajiem noteikumiem ir veicis Eiropas Parlaments un kas ir iekļauti tā atzinumā pirmajā lasījumā.

2. Svarīgākie politikas jautājumi

i) *Atļauja laist tirgū ritekli (21. pants)*

Pretēji sākotnējam priekšlikumam, kurā Komisija paredzēja būtisku valsts iestāžu kompetenču nodošanu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra"), Padome attiecībā uz atļaujas izdošanu ritekļa laišanai tirgū paredz duālu sistēmu atļauju izdošanai – atkarībā no ritekļa izmantošanas telpas. Saskaņā ar šo pieeju Aģentūra darbojas kā vienas pieturas aģentūra saistībā ar ritekļiem, kas paredzēti pārrobežu operācijām; tomēr valstu drošības iestādēm joprojām ir svarīga loma izvērtēšanā, kas jāveic, lai šīs atļaujas izdotu. Attiecībā uz ritekļiem, ar ko

nodrošina tikai iekšzemes pārvadājumus, pieteikuma iesniedzējs var izvēlēties, vai pieprasījumu izdot atļauju viņš iesniedz Aģentūrai vai valsts drošības iestādei. Procedūra un lēmuma pieņemšanas kritēriji abos gadījumos ir vienādi.

Eiropas Parlaments kopumā atbalsta Padomes izmantoto pieeju. Tajā ir arī ņemtas vērā Eiropas Parlamenta paustās bažas, noteikumos par sadarbības nolīgumiem iekļaujot "izolētu tīklu" jēdzienu (sk. turpmāk v) punktu).

Ņemot to vērā, tika saglabāts grozījums Nr. 34, daļēji vai pēc būtības tika pārņemti grozījumi Nr. 35 un 102, bet grozījumus Nr. 94, 113 un 140 Padome nepaturēja.

ii) ***Aģentūras atbildība par atļaujas izdošanu ritekļa laišanai tirgū (8. apsvērums un 21. panta 6. punkts)***

Padomes tekstā ir precizēts, ka Aģentūra ir pilnībā atbildīga par atļaujām, ko tā izsniedz, tostarp tai ir līgumiskā un ārpuslīgumiskā atbildība.

iii) ***Pārsūdzības un šķīrējtiesas procedūra (21. panta 7. un 11. punkts)***

Komisijas priekšlikumā nebija paredzēti nekādi konkrēti noteikumi par pārsūdzības procedūrām, taču Padomes tekstā ir atspoguļota pieteikuma iesniedzējam paredzēta iespēja nodot lietu valsts tiesā, ja pastāv domstarpības attiecībā uz pasākumu, ko veikusi valsts drošības iestāde.

Tāpat Padomes tekstā ir iekļauta pārsūdzības procedūra gadījumā, kad pastāv domstarpības starp valsts drošības iestādi un Aģentūru.

iv) ***Vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu nodošana ekspluatācijā (18. un 19. pants)***

Sākotnējā priekšlikumā Komisija paredzēja Aģentūrai nodot atbildību par atļaujas izdošanu, lai ekspluatācijā nodotu vilcienu vadības un signalizācijas stacionārās lauka iekārtas, tostarp Eiropas signalizācijas sistēmu *ERTMS*.

Padome nepiekrīt Komisijas pieejai šajā jautājumā un uzskata, ka atļauja nodot ekspluatācijā *ERTMS* sistēmu arī turpmāk būtu jāsniedz valstu drošības iestādēm. Tomēr, lai ES līmenī nodrošinātu *ERTMS* saskaņotāku ieviešanu ar lielāku savstarpēju izmantojamību jau pašā procedūras sākumā, Padomes tekstā ir paredzēts, ka pirms visiem uzaicinājumiem iesniegt piedāvājumus, kas ir saistīti ar *ERTMS* stacionārajām lauka iekārtām, ir jāapspriežas ar Aģentūru. Šajā nolūkā ir iekļauts jauns 19. pants.

Atbilstīgi Komisijas pieejai Eiropas Parlaments uzskata, ka par atļaujas izdošanu saistībā ar *ERTMS* sistēmu nodošanu ekspluatācijā būtu jāatbild Aģentūrai. Tādēļ Padome nevarēja paturēt grozījumus Nr. 81, 82, 83 un 86.

v) ***Sadarbības nolīgumi starp Aģentūru un valstu drošības iestādēm (21. panta 14. un 15. punkts)***

Sākotnējā priekšlikumā Komisija neparedzēja to, ka starp Aģentūru un vienu vai vairākām valstu drošības iestādēm tiek slēgti sadarbības nolīgumi saistībā ar atļaujām, ko izdod pārrobežu operācijām paredzētiem ritekļiem.

Padome uzskata, ka šādu noteikumu iekļaušana ir ļoti svarīga, lai atvieglotu jaunās atļauju izdošanas sistēmas praktisko ieviešanu.

Turklāt Padome paredz, ka sadarbības nolīgumos starp Aģentūru un vienu vai vairākām valstu drošības iestādēm nolūkā izdot ritekļu atļaujas var ietvert īpašus sadarbības pasākumus gadījumos, kad tīkliem ir vajadzīga īpaša zinātība ģeogrāfisku vai vēsturisku iemeslu dēļ un/vai šo tīklu sliežu ceļa platums ir vienāds ar sliežu ceļa platumu kaimiņos esošajās trešās valstīs. Šis kompromiss tādēļ paredz, ka dalībvalstis, kam ir noteiktas dzelzceļa tīkla īpatnības, atļauju izdošanas procesā var sadarboties Aģentūras pārraudzībā. Šie sadarbības nolīgumi var arī ietvert noteikumus, ar ko atvieglo izmantošanas telpas paplašināšanu visās trijās Baltijas valstīs, tiklīdz attiecīgajam riteklim ir izdota atļauja vienā no šīm valstīm.

Šajā sakarībā Padome daļēji saglabāja grozījumu Nr. 118.

vi) ***Valsts noteikumu pieņemšana (14. pants)***

Padomes nostājas mērķis ir izveidot elastīgu un praktiski piemērojamu procedūru attiecībā uz spēkā esošiem un jauniem valsts noteikumiem par savstarpēju izmantojamību. Lai ņemtu vērā Eiropas Parlamenta paustās bažas, Padomes nostājā ir precizētas procedūras, kas piemērojamas, kad jāziņo par spēkā esošiem un jauniem valsts noteikumiem, kā arī par izvērtēšanu, kas jāveic Aģentūrai (nepārsniedzot astoņus mēnešus). Padomes izmantotās pieejas mērķis ir nepieļaut to, ka valsts noteikumi tiek apstiprināti, pirms Aģentūra tos nav izvērtējusi.

Tādēļ daļēji vai pēc būtības tika pārņemti grozījumi Nr. 66, 72 un 73, bet grozījumus Nr. 67–70 Padome nevarēja paturēt.

vii) ***Ritekļu reģistri (VII nodaļa, jo īpaši 47. pants)***

Lai kliedētu Eiropas Parlamenta bažas par "reģistriem", galvenā Padomes ieviestā izmaiņa attiecas uz Eiropas ritekļu reģistru. Lai mazinātu administratīvo slogu un liekas izmaksas, Komisijai būtu jāpieņem specifikācijas attiecībā uz Eiropas ritekļu reģistru, kurā būtu iekļauti valstu ritekļu reģistri, nolūkā izveidot vienotu instrumentu, vienlaikus ļaujot saglabāt papildu funkcijas, kas ir būtiskas saistībā ar dalībvalstu specifiskajām vajadzībām. Eiropas ritekļu reģistram jāsāk darboties, kad pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā būs apritējuši pieci gadi. Padome ir ieviesusi arī jaunus noteikumus, kuru mērķis ir noteikt, kāda informācija ir jāiekļauj Eiropas un valstu ritekļu reģistros.

Eiropas Parlaments uzskata, ka Eiropas ritekļu reģistram būtu jāsāk darboties pēc četriem gadiem.

Ņemot to vērā, pēc būtības tika pārņemti grozījumi Nr. 123, 126, 128, 130 un 131 pārstrādātā redakcijā, bet grozījumus Nr. 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 un 129 Padome nepaturēja.

viii) ***Pārejas un transponēšanas laikposms (54. un 57. pants)***

Padome ritekļu atļauju izdošanai paredz ilgāku pārejas režīmu, nekā to sākotnēji paredzējusi Komisija. Uzskata, ka šis pārejas režīms ir nepieciešams, lai pienācīgi darbotos duālā pieeja ritekļu atļauju izdošanas procesam, kas izklāstīts 21. pantā. Saskaņā ar Padomes nostāju dalībvalstis spēkā esošos Direktīvas 2008/57/EK noteikumus var turpināt piemērot vēl trīs gadus pēc direktīvas stāšanās spēkā; savukārt Komisijas priekšlikumā bija paredzēti divi gadi. Šo laikposmu var pagarināt par vēl vienu gadu. Šādā gadījumā dalībvalstīm par šādiem lēmumiem ir jāziņo Komisijai un Aģentūrai un jāsniedz pamatojums. Tāda pati procedūra attiecas uz iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanu saistībā ar *ERTMS*.

Līdzīgu shēmu – trīs gadi plus viens gads – piemēro attiecībā uz transponēšanas laikposmu.

Ņemot to vērā, grozījumus Nr. 140, 141, 143 un 144 Padome nepaturēja.

ix) ***Tiesību akta struktūra (deleģētie akti/īstenošanas akti)***

Komisijas sākotnējā priekšlikumā ierosinātais instruments, ar ko nosaka savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) saturu un grozījumus, ir deleģētie akti. Eiropas Parlaments atbalsta Komisiju un arī uzstāj, ka deleģēto aktu darbības joma ir jāpaplašina, attiecinot to uz citām jomām, kurās Komisija ierosinājusi izmantot īstenošanas aktus.

Attiecībā uz SITS Padome pieņem deleģēto un īstenošanas aktu kombināciju (5. panta 1. un 11. punkts). Komisija pieņems deleģētos aktus, ar ko nosaka savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju konkrētos mērķus, un pēc tam – īstenošanas aktus, ar kuriem īsteno šos konkrētos mērķus.

Ņemot to vērā, tika daļēji akceptēti grozījumi Nr. 80 un 135, bet grozījumus Nr. 13, 14, 56, 57, 79, 99 un 142 Padome nepaturēja.

3. **Citi Eiropas Parlamenta pieņemtie grozījumi**

Citi EP grozījumi, kas nav iekļauti Padomes nostājā pirmajā lasījumā, jo īpaši attiecas uz šādiem aspektiem:

— šīs direktīvas iespējamā piemērošana pilsētas dzelzceļa sistēmām (grozījumi Nr. 16 un 17),

— grafiku noteikšana, saskaņā ar kuriem dalībvalstis ievieš savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (grozījums Nr. 47),

— deleģēto aktu iekļaušana, lai paredzētu noteikumus par sankcijām, ko piemēro, ja netiek ievēroti tiesību aktā noteiktie termiņi, kuros Aģentūrai jāpieņem lēmumi (grozījums Nr. 136).

III. **SECINĀJUMS**

Padomes nostāja pirmajā lasījumā atspoguļo kompromisu, kas panākts Padomes un Eiropas Parlamenta sarunās, kuras sekmējusi Komisija. Šis kompromiss ir apstiprināts Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas (*TRAN*) priekšsēdētāja vēstulē, kas 2015. gada 24. novembrī adresēta Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam.

Šajā vēstulē *TRAN* komitejas priekšsēdētājs norāda, ka viņš ieteiks *TRAN* komitejas locekļiem un pēc tam plenārsēdei, lai tie apstiprina Padomes nostāju pirmajā lasījumā bez grozījumiem un lai saskaņā ar LESD 294. pantu noslēdz parasto likumdošanas procedūru Eiropas Parlamenta otrajā lasījumā.