

Riepnieku iela 2, Rīga, LV-1050, tālr. 67234308, 67234335, fakss 67234333, e-pasts vdzti@vdzti.gov.lv, www.vdzti.gov.lv

**Uzraudzības metodes**

**1. Vispārīgie jautājumi**

1. Šie noteikumi nosaka uzraudzības metodes, to piemērošanas pamatprincipus un uzraudzības rezultātu vērtēšanu, ko veic Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija (turpmāk – Inspekcija).

2. Inspekcija uzrauga:

2.1. lai pārvadātāji, manevru darbu veicēji un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji pastāvīgi pildītu pienākumu izmantot Dzelzceļa likuma 36.5 pantā minēto drošības pārvaldības sistēmu. Šai nolūkā 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;

2.2. kā par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības piemēro kopīgās drošības metodes. Šai nolūkā Inspekcija piemēro principus, kas izklāstīti Komisijas 2019.gada 16.maija īstenošanas regulā 2019/779, ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011;

2.3. kā pārējie dzelzceļa sistēmas dalībnieki pilda Dzelzceļa likumā un tieši piemērojamajos Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktās prasības.

**2. Uzraudzības metodes**

3. Inspekcija izmanto šādas uzraudzības metodes:

 3.1. drošības pārvaldības sistēmas audits;

 3.2. praktiskās darbības novērtēšanas pārbaude;

3.3. punktveida pārbaude;

3.4. informācijas analīze;

3.5. anketēšana;

3.6. intervijas ar dzelzceļa sistēmas dalībnieku darbiniekiem;

3.7. neplānota pārbaude;

3.8. pēcnegadījuma pārbaude.

4. Drošības pārvaldības sistēmas audits ir drošības pārvaldības sistēmas darbības un efektivitātes novērtējums, lai pārliecinātos, ka auditējamā ieviestā drošības pārvaldības sistēma atbilst piemērojamo tiesību aktu prasībām, ir adekvāta, tiek izmantota un nepārtraukti pilnveidota, un novērtētu drošības pārvaldības sistēmas veiktspēju un efektivitāti.

5. Praktiskās darbības novērtēšanas pārbaude ir dzelzceļa sistēmas dalībnieka spēju novērtēšana, kas ietver sevī dokumentu un pierakstu novērtēšanu, personāla kompetences novērtēšanu, praktiskās darbības novērošanu, kā arī nepieciešamo resursu pietiekamības novērtēšanu, lai gūtu apliecinājumu par komersanta drošības pārvaldības sistēmas veiktspēju un efektivitāti un atbilstību Inspekcijas izsniegto dokumentu izsniegšanas prasībām un kritērijiem.

6. Punktveida pārbaude ir dzelzceļa sistēmas dalībnieka vai tā struktūrvienības konkrētu darbību pārbaude.

7. Informācijas analīze ir process, kurā Inspekcija vāc un analizē informāciju no šādiem avotiem:

7.1. drošības pārvaldības sistēmas novērtējums;

7.2. uzraudzības pasākumu rezultāti;

7.3. inspektoru lietpratīgie spriedumi;

7.4. ritekļu un to tipu laišanas tirgū atļauju dokumentācija;

7.5. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja un citu valsts iestāžu sniegtā informācija;

7.6. informācija par negadījumu vai starpgadījumu;

7.7. dzelzceļa pārvadātāju, manevru darbu veicēju vai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja gada drošības pārskati;

7.8. par tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības ziņojumi;

7.9. masu informācijas līdzekļi;

7.10. priekšlikumi un sūdzības.

8. Anketēšana ir rakstisku dzelzceļa sistēmas dalībnieku atbilžu analīze, lai izvērtētu dzelzceļa sistēmas dalībnieka pašnovērtējumu par konkrētas drošības pārvaldības sistēmas daļas darbību, piemēram, lai novērtētu drošības kultūru vai atbilstību normatīvajām prasībām vai kontrolsarakstiem.

9. Intervija ir pārrunas ar dzelzceļa sistēmas dalībnieku darbiniekiem visos līmeņos, lai noskaidrotu, kāda ir viņu izpratne par procedūru un noteikumu īstenošanu praksē.

10. Neplānotā pārbaude ir pārbaude, kas tiek veikta kā reakcija uz saņemtu informāciju par dzelzceļa sistēmas dalībnieka darbību vai bezdarbību vai dzelzceļa sistēmas funkcionāliem traucējumiem vai neatbilstībām, piemēram, sūdzība, informācija no plašsaziņas līdzekļiem.

11. Pēcnegadījuma pārbaude ir kādas darbības vai procesa pārbaude, kura tiek veikta, lai izstrādātu priekšlikumus steidzamām preventīvām nacionālām prasībām.

12. Šo noteikumu 3.punktā minētās uzraudzības metodes ietver arī pēcpārbaudes, kas tiek veiktas, lai pārliecinātos, ka korektīvās darbības tiek ieviestas un tās ir efektīvas.

**3. Uzraudzības metožu piemērošanas pamatprincipi**

**3.1. Drošības pārvaldības sistēmu veiktspējas uzraudzība**

13. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, katram pārvadātājam, manevru darbu veicējam un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā Inspekcija veic pilnīgu drošības pārvaldības sistēmas veiktspējas un efektivitātes uzraudzību, aptverot visas drošības pārvaldības sistēmas daļas.

14. Drošības pārvaldības sistēmu veiktspējas uzraudzībā Inspekcija piemēro prasības, kas noteiktas 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.

15. Pārvadātāja, manevru darbu veicēja un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzību Inspekcija uzsāk tam saņemot vienoto drošības sertifikātu vai drošības apliecību un veic nepārtraukti visā vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā.

16. Plānojot uzraudzību, Inspekcija ievēro 5 gadu ciklu, skaitot to no vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības spēkā stāšanās dienas.

17. Inspekcija plāno uzraudzības procesu katram pārvadātājam, manevru darbu veicējam un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam tā, lai vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laikā Inspekcijas uzraudzība aptvertu visas drošības pārvaldības sistēmas daļas.

18. Plānojot uzraudzību, primāri tiek plānota sertificēšanas procesā konstatēto problēmjautājumu uzraudzība, ievērojot sertificēšanas procesā noteiktos termiņus. Piemērotāko uzraudzības metodi un veikšanas laiku nosaka atkarībā no problēmjautājuma būtības un Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm, ņemot vērā resursu pieejamību.

19. Drošības pārvaldības sistēmas auditu Inspekcija plāno vienotā drošības sertifikāta vai drošības apliecības darbības laika trešajā gadā.

20. Pārējās uzraudzības darbības Inspekcija plāno pamatojoties uz Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm, izmantojot piemērotākās uzraudzības metodes.

21. Atsevišķu drošības pārvaldības sistēmas daļu uzraudzību var veikt vienlaicīgi vairākiem dzelzceļa sistēmas dalībniekiem attiecībā uz vienām un tām pašām konkrētām drošības pārvaldības sistēmas daļām, lai pārliecinātos par konkrētas drošības pārvaldības sistēmas daļas darbību un ietekmi uz drošības līmeni dzelzceļa sistēmā kopumā. Šādai uzraudzībai ieteicamākā uzraudzības metode ir anketēšana, nepieciešamības gadījumā papildinot to ar citām uzraudzības metodēm.

22. Inspekcija vienu reizi gadā veic:

22.1. drošības pārskatu pārbaudi;

22.2. publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārbaudi par pierobežas dzelzceļa iecirkņu tehnisko stāvokli.

23. Inspekcija piedalās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ikgadējā dzelzceļa iecirkņu ceļa, būvju, iekārtu, dienesta ēku un tehnisko ēku apskatē.

24. Uzraudzības metožu izvēli Inspekcija veic atbilstoši Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm, ņemot vērā arī resursu pieejamību, sastādot Inspekcijas uzraudzības plānus.

25. Veiktās uzraudzības darbības pēc to izpildes fiksē “uzņēmuma failā”.

26. Kustības drošības daļas vadītājs nepārtraukti seko plānotās uzraudzības izpildei un nepieciešamības gadījumā koriģē plānotās uzraudzības darbības, tostarp arī attiecīgu uzraudzības metožu izvēli, ņemot vērā arī resursu pieejamību.

**3.2.** **Par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības darbības uzraudzība**

27. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, katrai par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgai struktūrvienībai sertifikāta darbības laikā Inspekcija veic nepārtrauktu tā darbības veiktspējas uzraudzību, aptverot visas par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības funkcijas.

28. Par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības darbības uzraudzībā Inspekcija piemēro principus, kas izklāstīti Komisijas 2019.gada 16.maija īstenošanas regulā 2019/779, ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011.

29. Inspekcija veic par 1435 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības uzraudzību, izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, tostarp vismaz vienu reizi gadā apmeklējot tās objektus.

30. Inspekcija veic par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības darbības uzraudzību, izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, tostarp vismaz vienu reizi par ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības sertifikāta darbības laikā apmeklējot tās objektus.

31. Par 1520 mm sliežu ceļa platuma ritekļu tehnisko apkopi atbildīgās struktūrvienības, kuras pārvaldījumā ir tikai kravas vagoni, kurus izmanto pārvadājumiem uz un no trešajām valstīm, pārbauda vismaz vienu reizi gadā, izmantojot anketēšanas metodi.

32. Uzraudzības metožu izvēli Inspekcija veic atbilstoši Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm, ņemot vērā arī resursu pieejamību, sastādot Inspekcijas uzraudzības plānus.

33. Veiktās uzraudzības darbības pēc to izpildes fiksē “uzņēmuma failā”.

34. Kustības drošības daļas vadītājs nepārtraukti seko plānotās uzraudzības izpildei un nepieciešamības gadījumā koriģē plānotās uzraudzības darbības, tostarp arī attiecīgu uzraudzības metožu izvēli, ņemot vērā arī resursu pieejamību.

**3.3. Pārējās uzraudzības darbības**

35. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, Inspekcija veic šo noteikumu 3.1. un 3.2.nodaļā neminēto dzelzceļa sistēmas dalībnieku, kuri ir saņēmuši drošības apliecību, darbības uzraudzību vismaz vienu reizi drošības apliecības darbības laikā apmeklējot to objektus.

36. Inspekcija piedalās ikgadējās dzelzceļa pārbrauktuvju apskatēs.

37. Inspekcija vienu reizi gadā ar anketēšanas metodi veic uzraudzību dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kas veic dzelzceļa infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu vai tehnisko apkopi.

38. Izmantojot vienu vai vairākas uzraudzības metodes, Inspekcija veic dzelzceļa sistēmas dalībnieku, kuru darbība ir saistīta ar bīstamo kravu pārvadāšanu, darbības uzraudzību. Inspekcija vismaz vienu reizi gadā veic anketēšanu, bet vismaz vienu reizi 5 gadu perioda laikā apmeklē dzelzceļa sistēmas dalībnieku objektus.

39. Uzraudzības metožu izvēli Inspekcija veic atbilstoši Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm, ņemot vērā arī resursu pieejamību, sastādot Inspekcijas uzraudzības plānus.

40. Veiktās uzraudzības darbības pēc to izpildes fiksē “uzņēmuma failā”.

41. Kustības drošības daļas vadītājs nepārtraukti seko plānotās uzraudzības izpildei un nepieciešamības gadījumā koriģē plānotās uzraudzības darbības, tostarp arī attiecīgu uzraudzības metožu izvēli, ņemot vērā arī resursu pieejamību.

**4. Uzraudzības rezultātu vērtējums**

42. Lai palīdzētu dzelzceļa sistēmas dalībniekiem izprast, kāda rīcība no tiem tiek gaidīta (tostarp, kas tiem būtu vai nebūtu jādara) un kādu rīcību tie var gaidīt no Inspekcijas, katru uzraudzības darbību rezultātu novērtē ar vienu no šādiem vērtējumiem:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 42.1. | 4 | Kritiska neatbilstība (process nedarbojas un neatbilstība rada nopietnu drošības risku); |
| 42.2. | 3 | Nopietna neatbilstība (process ir izveidots formāli. Novērtētie procesi nav atbilstoši un nav gūta pārliecība, ka riski tiek apzināti, kontrolēti un vadīti, neatbilstība rada kritiskas neatbilstības iestāšanās risku); |
| 42.3. | 2 | Neatbilstība (konstatēti trūkumi procesos. Nevar gūt pietiekamu pārliecību, ka riski tiek kontrolēti un vadīti);  |
| 42.4 | 1 | Novērojums (procesi formāli atbilst prasībām, bet prakse, nepilnības dokumentos un/vai pierakstos var radīt neatbilstību) |
| 42.5. | 0 | Procesi tiek kontrolēti un pastāvīgi pilnveidoti, riski apzināti un vadīti.  |

43. Nopietns drošības risks ir smags juridisko pienākumu vai drošības prasību pārkāpums, kas pats par sevi vai vairāku secīgu gadījumu rezultātā var izraisīt negadījumu vai smagu negadījumu (pielikums).

44. Novērtējot dzelzceļa sistēmas dalībnieka darbību ar vērtējumu “4”, Inspekcija piemēro pagaidu drošības pasākumus, tostarp nekavējoties ierobežo vai aptur attiecīgās darbības.

45. Novērtējot dzelzceļa sistēmas dalībnieka darbību ar vērtējumu “3”, Inspekcija var piemērot pagaidu drošības pasākumus. Inspekcija saskaņo korektīvo darbību izpildi pēc iespējas īsākā termiņā, kurš nav ilgāks par 3 mēnešiem.

46. Novērtējot dzelzceļa sistēmas dalībnieka darbību ar vērtējumu “2”, Inspekcija saskaņo korektīvo darbību izpildes termiņu ne ilgāku par 6 mēnešiem.

47. Novērtējot dzelzceļa sistēmas dalībnieka darbību ar vērtējumu “1”, Inspekcija korektīvo darbību izpildi pārbauda, veicot nākamo plānoto uzraudzības darbību.

**5.** **Uzraudzības metožu raksturojums un izvēles principi**

48. Uzraudzības metodes izvēlē izmanto tabulā norādīto raksturojumu.

**1.tabula Uzraudzības metožu raksturojums**

| **Metode** | **Resursu nepieciešamība****(vidējais laiks stundās)** | **Īstenošanas forma** | **Iegūtās uzraudzības informācijas apjoms** | **Uzraudzības informācijas uzticamība** | **Piemērotības raksturojums** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Informācijas analīze | Atkarībā no informācijas apjoma | Neklātienes darbības | Liels | Vidēja | Vispārīgai nepārtrauktai uzraudzībai un papildus metode pārējo metožu atbalstam |
| Praktiskās darbības novērtēšanas pārbaude | 4 līdz 8 stundas | Darbības uz vietas | Vidējs  | Augsta | Lai iegūtu informāciju par konkrētiem procesiem  |
| Punktveida pārbaude | 3 līdz 20 stundas | Darbības uz vietas | Mazs | Augsta | Konkrētas darbības pārbaudei, trūkumu precizēšanai |
| Intervija ar darbiniekiem | 4 līdz 8 stundas | Darbības uz vietas | Vidējs | Vidēja  | Lai iegūtu informāciju par konkrētiem procesiem |
| Anketēšana | 4 līdz 16 stundas | Neklātienes darbības | Liels | Vidēja | Lai gūtu priekšstatu par procesiem un iespējamiem trūkumiem  |
| Audits (metode, kurā tiek izmantotas visas uzraudzības metodes) | 20 līdz 40 stundas katram auditoram darbībām neklātienē + laiks intervijām un praktiskās darbības novērtēšanai | Neklātienes darbības un darbības uz vietas | Liels | Augsta | Lai iegūtu informāciju par drošības pārvaldības veiktspēju, kā arī noteiktu galvenos trūkumus |

49. Auditus Inspekcija plāno atbilstoši šajos noteikumos un Inspekcijas Uzraudzības stratēģijā noteiktajām prioritātēm. Nosakot audita apjomu izmanto “uzņēmuma failā” iekļauto informāciju un noteikto riska līmeni.

50. Neplānotas pārbaudes un pēcnegadījuma pārbaudes Inspekcija neplāno, bet tās veic šo noteikumu 10. un 11.punktā minētajos gadījumos. Lēmumu par šo pārbaužu uzsākšanu un piemērotāko uzraudzības metodi, pamatojoties uz informācijas analīzi, apstiprina Kustības drošības daļas vadītājs. Ieteicamākā pārbaudes metode šajos gadījumos ir punktveida pārbaude.

51. Plānojot uzraudzības darbības, ņem vērā Uzraudzības stratēģijā noteiktās prioritātes, šo noteikumu 48.punktā noteikto uzraudzības metožu raksturojumu, “uzņēmuma failā” iekļauto informāciju un noteikto riska līmeni. Izmantotās uzraudzības metodes var tikt veiktas lielākā vai mazākā apjomā un šaurākā vai plašākā procesu lokā.

52. Plānojot uzraudzības darbības dzelzceļa sistēmas dalībniekiem, kuriem “uzņēmuma failā” iekļautā informācija norāda augstu riska līmeni, prioritāri izvēlās metodes ar darbībām uz vietas, bet dzelzceļa sistēmas dalībniekiem ar zemu riska līmeni neklātienes darbības.

53. Anketēšanas metodi prioritāri plāno uzraudzības darbībās, kurās ir paredzēts vienlaicīgi novērtēt vairāku dzelzceļa sistēmas dalībnieku un līdz ar to visas dzelzceļa sistēmas veiktspēju.

54. Praktiskās darbības novērtēšanas pārbaudi prioritāri plāno, lai iegūtu informāciju par konkrētiem procesiem. Parasti šo metodi papildina arī intervijas ar darbiniekiem.

55. Punktveida pārbaudi prioritāri plāno konkrētas darbības pārbaudei vai trūkumu precizēšanai. Šo metodi parasti izmanto pēcpārbaudēs, kas tiek veiktas, lai pārliecinātos, ka dzelzceļa sistēmas dalībnieka veiktās korektīvās darbības ir ieviestas un tās ir efektīvas.

56. Lai tiktu iegūti pēc iespējas kvalitatīvāki rezultāti ar mazāku resursu patēriņu, katra dzelzceļa sistēma dalībnieka uzraudzībā nepieciešams izmantot vairākas metodes, tās kombinējot tā, lai darbībās uz vietas iegūtā informācija tiktu izmantota neklātienes darbībā, piemēram, veicot auditus.

1.pielikums

**Kritiskās neatbilstības**

1. Dzelzceļa sistēmas dalībnieku drošības pārvaldības sistēmas vai drošības nodrošināšanas sistēmas procesos konstatētie trūkumi, kas ir kritiski un nepieņemami:
	1. apzināti nepatiesas informācijas sniegšana;
	2. apzināta tieši piemērojamo Eiropas Savienības tiesību aktu un nacionālo prasību neievērošana;
	3. piemēroto pagaidu drošības pasākumu pārkāpšana;
	4. tādu drošības pārvaldības sistēmas procesu neievērošana, kas rada nopietnus apdraudējumus cilvēku dzīvībai, drošai vilcienu kustībai un videi (piemēram, neadekvātu personu vai personu bez tiesībām to darīt pielaišana ritekļu vai satiksmes vadīšanai, darbs uz sliežu ceļiem, nenodrošinot darba vai vilcienu kustības drošību).
2. Dzelzceļa infrastruktūras tehniskā stāvokļa kritiskie parametri, pie kuriem nav iespējama droša tālāka dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija:
	1. attālums starp blakus esošiem sliežu ceļiem ir mazāks par 4100 mm;
	2. horizontālās līknes rādiuss galvenajiem sliežu ceļiem posmos un stacijās vai pieņemšanas un nosūtīšanas sliežu ceļiem ir mazāks par 300 m, visiem pārējiem sliežu ceļiem mazāks par – 150 m;
	3. platsliežu ceļa platums ir lielāks par 1548 mm un mazāks par 1512 mm, kā arī platsliežu ceļa platums uz dzelzsbetona gulšņiem, kas izgatavoti līdz 1996.gadam, mazāks par 1509 mm;
	4. ārējās sliedes paaugstinājums platsliežu ceļa līknēs pārsniedz 150 mm;
	5. atvienoti pārmijas asmeņi un krusteņa kustīgās serdes vilktņi;
	6. pārmijas asmens nepiegulst rāmjsliedei vai krusteņa kustīgā serde nepiegulst spārnsliedei 4 mm un vairāk (asmens un serdes nepiegulšana mērāma pretim pārmijas pirmajam vilktnim, bet, ja smailā krusteņa kustīgās serdes vilktņa stiprinājums atrodas pirms krusteņa serdes smailes, – krusteņa serdes smailē);
	7. izdrupis pārmijas asmens vai krusteņa kustīgā serde, kas var izraisīt riteņa uzmalas uzbraukšanu sliedei;
	8. pārmijas asmens vai krusteņa kustīgās serdes izdrupuma garums ir:
		1. galvenajā ceļā – 200 mm un vairāk;
		2. vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas ceļā – 300 mm un vairāk;
		3. pārējos ceļos – 400 mm un vairāk;
	9. asmens pazeminājums pret rāmjsliedi vai kustīgās serdes pazeminājums pret spārnsliedi ir 2 mm un vairāk, mērot griezumā, kur asmens galviņas vai kustīgās serdes virsmas platums ir 50 mm un vairāk;
	10. attālums starp krusteņa serdes darba šķautni un pretsliedes galviņas darba šķautni ir mazāks par 1472 mm;
	11. attālums starp pretsliedes un spārnsliedes galviņu darba šķautnēm ir lielāks par 1435 mm;
	12. asmens vai rāmjsliedes lūzums un krusteņa (serdes, spārnsliedes vai pretsliedes) lūzums;
	13. pārrauta pretsliedes bultskrūve (vienbultas ieliktnī) vai abas bultskrūves (divbultu ieliktnī);
	14. sliežu ceļam renes platums starp sliedes iekšējo šķautni un autoceļa vai pārejas segumu ir mazāks par 75 mm vai lielāks – 110 mm vai renes dziļums ir mazāks par 45 mm;
	15. ceļazīmes ceļam uzstādītas tuvāk par 3100 mm no malējā ceļa ass;
	16. tāds sliežu, gulšņu vai stiprinājumu bojājums, kas rada ritekļu nobraukšanas risku;
	17. tādas sliežu ceļa ģeometrijas novirzes, kas rada ritekļu nobraukšanas risku;
	18. būvju tuvinājuma gabarīta robežu pārkāpums;
	19. attālums no signalizācijas, centralizācijas, bloķēšanas un sakaru gaisa līniju vadu zemākā punkta līdz zemei, ja vadu nokare ir maksimāla, ir mazāks par:
		1. 2,5 m – posmā;
		2. 3 m – stacijā;
		3. 5,5 m – krustojumā ar autoceļu (esošajās līnijās līdz to pārbūvei atļauts saglabāt 4,5 m attālumu).
	20. uz kontakttīkla un elektropārvades balstiem piekārta optiskās šķiedras kabeļa attālums, ja kabeļa nokare ir maksimāla, no tā zemākā punkta:
		1. līdz zemes virsmai nedrīkst būt mazāks par:
			1. 6 m apdzīvotā vietā;
			2. 5 m neapdzīvotā vietā;
			3. 4 m kabeļa enkurošanas vietā;
		2. līdz autoceļu klātnei uz pārbrauktuves nedrīkst būt mazāks par 6 m;
		3. līdz pasažieru platformas virsmai nedrīkst būt mazāks par 4,5 m;
	21. vietā, kur gaisa sakaru līnijas vadi šķērso ceļu, attālums no gaisa sakaru līniju vadiem un piekārtā optiskās šķiedras kabeļa zemākā punkta līdz sliedes galviņas virsmas līmenim mazāks par 7,5 m;
	22. kontakttīkla kontaktvadu piekares augstums virs sliedes galviņas virsmas līmeņa posmā un stacijā mazāks par 5750 mm un uz pārbrauktuves – mazāks par 6000 mm.
	23. kontakttīkla kontaktvadu piekare augstāka par 6800 mm virs sliedes galviņas virsmas;
	24. attālums no elektropārvades gaisa līnijas (ar spriegumu virs 1000 V) vadu zemākā punkta, ja vadu nokare ir maksimāla, līdz zemei mazāks par:
		1. 6 m – posmā;
		2. 5 m – posma grūti pieejamās vietās;
		3. 7 m – krustojumā ar autoceļiem, stacijās un apdzīvotās vietās;
	25. vietā, kur ceļu šķērso gaisa vadu līnijas, attālums no elektropārvades gaisa līniju vadu zemākā punkta līdz neelektrificēta ceļa sliedes galviņas virsmas līmenim mazāks par 7,5 m;
	26. kravas, izņemot balastu, ko izkrauj ceļa darbiem, augstums ir:
		1. līdz 1200 mm un atrodas tuvāk par 2000 mm no platsliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes;
		2. lielāks par 1200 mm un atrodas tuvāk par 2500 mm no platsliežu ceļa malējās sliedes galviņas ārējās šķautnes.
3. Dzelzceļa ritekļu tehniskā stāvokļa kritiskie parametri, pie kuriem nav iespējama droša tālāka dzelzceļa ritekļu ekspluatācija:
	1. vilces līdzeklis (izņemot sliežu motortransportu) nav aprīkots ar:
		1. kustības ātruma mērīšanas ierīci;
		2. signalizācijas sistēmas (ALSN, ETCS u.tml.) borta ierīcēm, ja vilces līdzekļi paredzēti ekspluatācijai attiecīgi aprīkotā dzelzceļa infrastruktūrā;
		3. vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības pārbaudes ierīcēm, kas automātiski aptur vilcienu, ja vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) zaudē modrību (darbspēju) vai ir pārsniegts ierīču kontrolējamais kustības ātrums;
		4. ierīcēm, kas reģistrē kustības ātrumu un laiku, bremžu sistēmas darbību, nobraukto attālumu, veiktās vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) modrības pārbaudes un signalizācijas sistēmas borta ierīču rādījumus;
		5. radiosakaru ierīcēm, kas piemērotas ekspluatējamai dzelzceļa infrastruktūrai;
	2. kravas lokomotīve, kura paredzēta darbam ar vilciena sastāviem, garākiem par 120 asīm, nav aprīkota ar ierīcēm, kas signalizē par bremžu maģistrāles pārtrūkšanu;
	3. vilces ritošā sastāva ceļtīra augstums no sliedes galviņas virsmas ir mazāks par:
		1. 140 mm lokomotīvēm, kuras veic manevru darbu uz šķirošanas uzkalna;
		2. 100 mm pārējam vilces ritošajam sastāvam;
	4. ritenim ir uzmalas asšķautņainais uzvelmējums uzmalas darba virsmas zonā ir starp 2 mm no riteņpāra uzmalas virsējās šķautnes un 13 mm no velšanās virsmas;
	5. ritenim vai riteņpārim ir plaisa;
	6. riteņa bandāžas atslābums uz riteņa diska, riteņa rumbas atslābums uz riteņpāra ass, viengabalvelmējuma riteņa atslābums uz ass, zobrata atslābums uz ass vai atslābums vilces piedziņas pirksta riteņa diska urbumā;
	7. riteņa rumbas nobīde uz riteņpāra ass;
	8. riteņu un riteņpāru nodilums, kura rezultātā riteņu un riteņpāru izmēri pārsniedz ekspluatācijā pieļaujamās kritiskās robežas, kas noteiktas drošības pārvaldības sistēmā.