Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►**B**

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/57/EÜ,

17. juuni 2008,

ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta

(uuestisõnastamine)

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 191, 18.7.2008, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►**M1**	Komisjoni direktiiv 2009/131/EÜ, 16. oktoober 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Komisjoni direktiiv 2011/18/EL, 1. märts 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Komisjoni direktiiv 2013/9/EL, 11. märts 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Komisjoni direktiiv 2014/38/EL, 10. märts 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/57/EÜ,

17. juuni 2008,

ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta

(uuestisõnastamine)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikleid 71 ja 156,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ([3]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ([4]) muudeti oluliselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/50/EÜ ([5]). Kuna käesolevaga tehakse uusi muudatusi, tuleks nimetatud direktiivid selguse huvides uuesti sõnastada ning koondada nende sätted lihtsustamise huvides ühte õigusakti.

(2) Võimaldamaks liidu kodanikel, ettevõtjatel ning piirkondlikel ja kohalikel ametiasutustel täielikult kasu saada eelistest, mis tulenevad sisepiirideta ala loomisest, on eriti soovitav parandada siseriiklike raudteevõrgustike omavahelist ühendamist, koostalitlusvõimet ja juurdepääsu nendele võrgustikele, rakendades mis tahes meetmeid, mis võivad osutuda vajalikuks tehnilise standardimise valdkonnas, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklis 155.

([1]) ELT C 256, 27.10.2007, lk 39.
([2]) Euroopa Parlamendi 11. detsembri 2007. aasta seisukoht ja nõukogu 14. mai 2008. aasta otsus.
([3]) EÜT L 235, 9.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007, lk 63).
([4]) EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/32/EÜ.
([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114).

▼B

(3) 12. detsembril 1997. aastal Kyotos vastu võetud protokolli allkirjastamisega kohustus Euroopa Liit vähendama kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Need eesmärgid nõuavad eri transpordiliikide tasakaalu korrigeerimist, samuti raudteetranspordi konkurentsivõime parandamist.

(4) Ühenduse strateegia integreerida keskkonna ja jätkusuutliku arengu küsimused oma transpordipoliitikasse rõhutab vajadust tegutseda, et vähendada transpordi mõjusid keskkonnale.

(5) Rongide äritegevuslik käitamine raudteevõrgustikus nõuab eelkõige väga head infrastruktuuri ja sõidukite omaduste ühilduvust, samuti eri raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ning raudteeveo-ettevõtjate teabe- ja sidesüsteemide tõhusat vastastikust sidumist. Kõnealusest ühilduvusest ja sidumisest sõltuvad toimivustase, ohutus, teeninduse kvaliteet, kulud ja eelkõige raudteesüsteemi koostalitlusvõime.

(6) Liikmesriigid vastutavad, et järgitaks ohutus-, sanitaar- ja tarbijakaitse eeskirju, mis kehtivad raudteevõrgustike kohta üldiselt nende raudteede projekteerimise, ehitamise, kasutuselevõtu ja kasutamise ajal.

(7) Liikmesriikide õigusaktid, raudteede kohaldatavad sise-eeskirjad ja tehnilised kirjeldused sisaldavad olulisi erinevusi, sest need sisaldavad tehnilisi aspekte, mis on iseloomulikud liikmesriikide tööstussektorile, samuti näevad need ette spetsiifilisi mõõtmeid, seadmeid ja eriomadusi. Selline olukord takistab rongide vaba liikumist kogu ühenduse võrgustikus.

(8) Aastatega on selline olukord loonud tihedad sidemed riikide raudteetööstuste ja raudteede vahel, mis kahjustab turgude tõelist avatust. Selleks, et parandada oma konkurentsivõimet ülemaailmsel tasemel, vajavad need tööstused avatud ja konkurentsivõimelist Euroopa turgu.

(9) Seepärast on asjakohane määratleda kogu ühenduses olulised põhinõuded, mida kohaldatakse tema raudteesüsteemi suhtes.

▼B

(10) Nimetatud eesmärkide saavutamiseks võttis nõukogu 23. juulil 1996. aastal esialgse meetmena vastu direktiivi 96/48/EÜ. Seejärel võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivi 2001/16/EÜ.

(11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta), ([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta) ([2]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta) ([3]) jõustumine on mõjutanud koostalitlusvõime rakendamist. Nagu ka muude transpordiliikide korral, peavad juurdepääsuõiguste laiendamisega kaasnema vajalikud ühtlustamismeetmed. Seepärast on vaja rakendada koostalitlusvõimet kogu võrgustikus, laiendades järk-järgult direktiivi 2001/16/EÜ geograafilist kohaldamisala. Samuti on vaja laiendada direktiivi 2001/16/EÜ õiguslikku alust asutamislepingu artikli 71 (millel põhineb direktiiv 2001/12/EÜ) lisamisega.

(12) Koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste (KTK) arendamine on näidanud vajadust selgitada seost ühelt poolt oluliste nõuete ja KTKde ning teiselt poolt Euroopa standardite ja muude normatiivdokumentide vahel. Eelkõige tuleks käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks kohustuslikuks muudetavaid standardeid või standardite osi selgelt eristada „ühtlustatud” standarditest, mis on koostatud tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi vaimus.

(13) Üldjuhul koostatakse Euroopa tehnilised kirjeldused tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi vaimus. Need võimaldavad eeldada vastavust käesoleva direktiivi teatavatele olulistele nõuetele, eriti koostalitlusvõime komponentide ja liideste korral. Kõnealused Euroopa tehnilised kirjeldused või nende kohaldatavad osad ei ole kohustuslikud ning nendele ei tohi KTKdes otseselt viidata. Viited kõnealustele Euroopa tehnilistele kirjeldustele avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* ning liikmesriigid avaldavad viited siseriiklikele standarditele, millega võetakse üle Euroopa standardid.

([1]) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.
([2]) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.
([3]) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44).

▼B

(14) Teatavatel juhtudel, kui see on hädavajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, võib KTKdes viidata otseselt Euroopa standarditele või tehnilistele kirjeldustele. Sellise otsese viitamise tagajärgedest tuleb selgelt aru saada, eelkõige tähendab see, et kõnealused Euroopa standardid või tehnilised kirjeldused muutuvad KTK kohaldamise algusest kohustuslikuks.

(15) KTKs määratakse kõik tingimused, millele koostalitlusvõime komponent peab vastama, ning vastavuse hindamise menetlus. Lisaks sellele on vajalik täpsustada, et kõikide komponentide puhul tuleb teha KTKdes viidatud vastavus- ja kasutuskõlblikkuse hindamine, ning need peavad saama sellekohase sertifikaadi.

(16) Uute KTKde väljatöötamisel peaks eesmärk alati olema vastavuse tagamine olemasoleva tunnustatud süsteemiga. See aitab edendada raudteetranspordi konkurentsivõimet ja vältida tarbetuid lisakulusid, mis tulenevad olemasolevate tunnustatud allsüsteemide ajakohastamise või uuendamise nõudest tagasiühilduvuse tagamiseks. Nende erakorraliste juhtumite korral, kui ühilduvust ei ole võimalik tagada, võib KTKdes kehtestada raamistiku, mis on vajalik otsustamaks, kas olemasolevale allsüsteemile tuleb anda uus luba, ja vastavad tähtajad.

(17) Ohutuse tagamiseks on vaja nõuda liikmesriikidelt identifitseerimiskoodi määramist igale kasutusse võetud sõidukile. Seejärel tuleks sõiduk registreerida riiklikus raudteeveeremi registris. Kõnealused registrid peavad olema kasutamiseks avatud kõikidele liikmesriikidele ja teatavatele ühenduse ettevõtjatele. Kõnealustes registrites tuleb kasutada ühtset andmete esitamise viisi. Registrid peaksid seega olema reguleeritud ühiste käitamis- ja tehniliste kirjeldustega.

(18) Tuleb määratleda menetlus oluliste nõuete kohaldamiseks allsüsteemile, kui need nõuded ei ole veel reguleeritud vastava KTK üksikasjalike kirjeldustega. Kõnealusel juhul peaksid vastavuse hindamise ja tõendamise eest vastutavateks asutusteks olema direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artiklis 20 osutatud teavitatud asutused.

▼B

(19) Kiirraudteesüsteemi ja tavaraudteesüsteemi vaheline erinevus ei ole piisav, et põhjendada kahe eraldi direktiivi olemasolu. Nende süsteemide KTKde väljatöötamise menetlused on ühesugused, nagu ka koostalitlusvõime komponentide ja allsüsteemide sertifitseerimise menetlused. Olulised nõuded on peaaegu ühesugused ning ühesugune on ka süsteemi jagunemine allsüsteemideks, mille kohta määratakse kindlaks tehnilised kirjeldused. Kuna rongidel peab olema võimalus vabalt liikuda kiirraudteevõrgustikust tavaraudteevõrgustikku, on ka mõlema võrgustiku tehnilised kirjeldused suures osas kattuvad. KTKde väljatöötamisel on ilmnenud, et teatavate allsüsteemide puhul võib sama KTK kehtida mõlema süsteemi jaoks. Seetõttu on kohane ühendada direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ.

(20) Direktiiviga 2004/50/EÜ nähti ette direktiivi 2001/16/EÜ kohaldamisala järkjärguline laiendamine uute KTKde vastuvõtmise ja olemasolevate läbivaatamise käigus. Käesoleva direktiivi kohaldamisala hõlmab selle jõustumisel üleeuroopalisi tavaraudteevõrgustikke ja kiirraudteevõrgustikke vastavalt nende määratlusele Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta) ([1]) ning sõidukeid, mis nendes võrgustikes liiklevad. Kõnealust kohaldamisala laiendatakse järk-järgult kogu võrgustikule ja kõigile sõidukitele eeldusel, et mõjuanalüüsi kohaselt pakub see majanduslikku huvi.

(21) Pidades silmas astmelist lähenemisviisi raudteesüsteemi koostalitlusvõime takistuste kõrvaldamiseks ja KTKde vastuvõtmiseks kuluvat aega, tuleb võtta meetmeid, et liikmesriigid ei võtaks vastu uusi siseriiklikke eeskirju ega alustaks projekte, mis suurendavad praeguse süsteemi mitmekesisust.

(22) Astmeline lähenemisviis arvestab raudteesüsteemi koostalitlusvõime erivajadusi, kuna seda süsteemi iseloomustavad vana riiklik infrastruktuur ja vanad sõidukid, mis vajavad kohandamiseks või uuendamiseks suuri investeeringuid, ning eelkõige tuleb kindlustada, et raudteed ei jäetaks muude transpordiliikide kõrval majanduslikult mahajäänud olukorda.

([1]) EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on viimati muudetud nõukogu määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

▼B

(23) Oma 10. märtsi 1999. aasta õigusloomega seotud resolutsioonides raudteede kohta avaldas Euroopa Parlament soovi, et raudteesektori üha laiem avamine toimuks samal ajal tehnilise ühtlustamise kiireimate ja tõhusaimate võimalike meetmete vastuvõtmisega.

(24) Nõukogu palus oma 6. oktoobri 1999. aasta kohtumisel komisjonil esitada strateegia raudteetranspordi koostalitlusvõime parandamiseks ja kitsaskohtade kõrvaldamiseks, pidades silmas võrgustike koostalitlusvõime tehniliste, administratiivsete ja majanduslike takistuste kiiret kõrvaldamist, tagades samas ohutuse ning asjaomase personali erialase ettevalmistuse ja kvalifikatsiooni kõrge taseme.

(25) Vastavalt nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivile 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ([1]) peab raudteeveo-ettevõtjatel olema parem juurdepääs liikmesriikide raudteevõrgustikele, mis omakorda nõuab infrastruktuuri, seadmete, veeremi ning juhtimis- ja käitussüsteemide koostalitlusvõimet, samuti personali kvalifikatsiooni ning sanitaar- ja ohutustingimusi töökohal, mis on nõutavad allsüsteemide käitamiseks ja hooldeks ning kõigi KTKde rakendamiseks. Käesoleva direktiivi eesmärk ei ole siiski otseselt või kaudselt ühtlustada töötingimusi raudteesektoris.

(26) Kuna raudteesüsteem on ulatuslik ja keerukas, on praktilistel põhjustel osutunud vajalikuks jaotada see järgmisteks allsüsteemideks: infrastruktuur, kontroll ja signaalimine, energia, veerem, käitamise ja liikluse korraldus, korrashoid ning telemaatilised seadmed reisijate- ja kaubaveo teenuste jaoks. Iga allsüsteemi puhul tuleb määratleda olulised nõuded ja kindlaks määrata tehnilised kirjeldused kogu ühenduse kohta, eriti komponentide ja liideste osas, mis tagavad vastavuse neile olulistele nõuetele. Sama süsteem on jagatud ka paigalolevateks ja liikuvateks elementideks ning sisaldab ühelt poolt võrgustikku, mis koosneb liinidest, jaamadest, terminalidest ja igasugustest paigalolevatest seadmetest, mis on vajalikud süsteemi ohutuks ja pidevaks käitamiseks, ja teiselt poolt kõiki sõidukeid, mis sõidavad nimetatud võrgustikus. Seetõttu koosneb sõiduk käesoleva direktiivi tähenduses ühest allsüsteemist (veerem) ja vajaduse korral teiste allsüsteemide osadest (peamiselt sõidukis olevast kontrolli ja signaalimise allsüsteemi osast ja sõidukis olevast energia allsüsteemi osast).

([1]) EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2007/58/EÜ.

▼B

(27) Raudteesüsteemi koostalitlusvõimet käsitlevate sätete rakendamine ei tohiks põhjendamatult vähendada iga liikmesriigi olemasoleva raudteevõrgustiku säilitamise kulutasuvust, vaid peab kaasa aitama koostalitlusvõime kui eesmärgi saavutamisele.

(28) KTKd mõjutavad ka raudteetranspordi kasutajate kasutustingimusi, seepärast on vaja konsulteerida kõnealuste kasutajatega neid puudutavate asjaolude suhtes.

(29) Igal asjaomasel liikmesriigil peaks erandkorras olema võimalik mitte kohaldada teatavaid KTKsid, kui on olemas menetlus, mis tagab, et sellised erandid on põhjendatud. Asutamislepingu artiklis 155 on nõutud, et ühenduse tegevus koostalitlusvõime alal võtaks arvesse projektide potentsiaalset majanduslikku elujõulisust.

(30) KTKde koostamine ja kehtestamine raudteesüsteemis ei tohiks takistada tehnoloogilisi uuendusi, mis peaksid olema suunatud majandusliku jõudluse parandamisele.

(31) Raudteesüsteemi koostalitlusvõime eeliseid peaks kasutama, et luua tingimused suuremaks koostalitlusvõimeks erinevate transpordiliikide vahel, eriti kaubaveo osas.

(32) Selleks, et järgida asjakohaseid riigihankemenetluse sätteid raudteesektoris ning eriti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/17/EÜ, ([1]) peaksid tellijad lisama tehnilised kirjeldused üldisesse dokumentatsiooni või iga lepingu tingimustesse. Selleks on vaja koostada Euroopa tehniliste kirjelduste kogum, millele neis tehnilistes kirjeldustes saaks viidata.

(33) Ühenduse huvides on rahvusvahelise standardisüsteemi olemasolu, mis oleks võimeline looma standardeid, mida tegelikult kasutatakse rahvusvahelises kaubanduses, ja mis vastaks ühenduse poliitika nõuetele. Seepärast peavad Euroopa standardiasutused jätkama koostööd rahvusvaheliste standardiasutustega.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 213/2008 (ELT L 74, 15.3.2008, lk 1).

▼B

(34) Tellijad määratlevad täiendavad nõuded, mis on vajalikud Euroopa tehniliste kirjelduste või muude standardite väljakujundamiseks. Need tehnilised kirjeldused peaksid vastama sellistele olulistele nõuetele, mis on ühtlustatud ühenduse tasandil ja millele raudteesüsteem peab vastama.

(35) Komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlused peaksid põhinema nõukogu otsusega 93/465/EMÜ ([1]) hõlmatud moodulite kasutusel. Selleks, et soodustada tööstuse arengut, on asjakohane koostada menetlused, mis hõlmavad võimalikult suures ulatuses kvaliteedi tagamise süsteemi.

(36) Komponentide vastavus on peamiselt seotud nende kasutusalaga, et tagada süsteemi koostalitlusvõime, ja mitte üksnes nende vaba liikumisega ühenduse turul. Tuleks hinnata kõige tähtsamate komponentide kasutuskõlblikkust seoses ohutuse, kättesaadavuse või süsteemi säästlikkusega. Seepärast ei ole tootjal vaja kinnitada CE-märgist komponentidele, mille kohta kehtivad käesoleva direktiivi sätted. Vastavuse ja/või kasutuskõlblikkuse hindamisel põhinev tootja vastavusdeklaratsioon peaks olema piisav.

(37) Tootjad on siiski kohustatud kinnitama CE-märgise teatavatele komponentidele, et tõendada nende vastavust ühenduse muudele sätetele nende kohta.

(38) KTK jõustumise hetkel on teatav arv koostalitlusvõime komponente juba turul. Tuleks ette näha üleminekuperiood, et neid komponente oleks võimalik allsüsteemiga integreerida isegi juhul, kui nad ei ole rangelt vastavuses kõnealuse KTKga.

(39) Allsüsteemid, mis moodustavad raudteesüsteemi, peaksid läbima vastavustõendamise menetluse. Vastavustõendamine peab võimaldama allsüsteemide kasutuselevõtu eest vastutaval asutusel veenduda, et projekteerimise, ehitamise ja kasutuselevõtu etappidel on tulemus kooskõlas kehtivate määruste ning tehniliste ja käitamiseeskirjadega. Samuti peab see võimaldama tootjatele sõltumata riigist võrdse kohtlemise. Seepärast on vaja sätestada üks või mitu moodulit, mis määravad kindlaks allsüsteemide EÜ vastavustõendamisel kohaldatavad põhimõtted ja tingimused.

(40) Pärast allsüsteemi kasutuselevõttu tuleb tagada, et kõnealust allsüsteemi käitatakse ja hooldatakse asjakohaste oluliste nõuete kohaselt. Vastutus nende nõuete järgimise eest langeb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv)) ([2]) kohaselt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale või raudteeveo-ettevõtjale vastavalt sellele, kelle allsüsteemiga on tegemist. Liikmesriigid võivad kontrollida kõnealuste nõuete järgimist raudteede ohutuse direktiivi artiklites 10 ja 11 sätestatud ohutussertifikaatide ja ohutuslubade väljaandmise käigus.

([1]) Nõukogu 22. juuli 1993. aasta otsus 93/465/EMÜ, mis käsitleb tehnilise ühtlustamise direktiivides kasutatavaid vastavushindamismenetluse eri etappide mooduleid ning CE-vastavusmärgise kinnitamise ja kasutamise eeskirju (EÜT L 220, 30.8.1993, lk 23).

([2]) ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

▼B

(41) Sõidukite puhul tuleks täpsustada kasutusele võtmise menetlust, võttes arvesse „sõiduki” mõistet, mis koosneb ühest või enamast allsüsteemist. Ühtlasi, kuna direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ käsitlevad uusi ja ajakohastatud allsüsteeme ning direktiiv 2004/49/EÜ käsitleb kasutusel olevaid sõidukeid, tuleks kõik sõidukite kasutuselevõtu lube käsitlevad sätted integreerida käesolevasse direktiivi. Sõidukite kasutuselevõtu hõlbustamiseks ja halduskoormuse vähendamiseks tuleks samuti lisada sõidukitüübile kasutusloa andmise menetlus. Selle menetluse hõlbustamiseks ja sõidukitüüpide kindlakstegemise lihtsustamiseks peaks Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi „agentuur”) looma ja ülal pidama lubatud sõidukitüüpide Euroopa registrit.

(42) Kogemused on näidanud, et riigi tasandil on sellise menetluse rakendamine sageli keeruline ning allutatud erinevatele, mitte piisavalt läbipaistvatele või isegi üksteist dubleerivatele riiklikele nõuetele. Seega on see menetlus peamiseks takistuseks uute raudteeveo-ettevõtete loomisel, eelkõige kaubaveo valdkonnas. Seetõttu tuleks võtta meetmeid sõidukite kasutuselevõtu lubade andmise menetluse täpsustamiseks ja lihtsustamiseks. Esiteks tuleks kehtestada üldpõhimõte, et üks luba on kogu ühenduse raudteevõrgustiku jaoks piisav. Teiseks peaks KTKdele vastavatele sõidukitele kasutuselevõtu lubade andmise menetlus olema lihtsam ja kiirem kui KTKdele mittevastavate sõidukite puhul. Kolmandaks tuleks võimalikult ulatuslikult kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet: kui sõiduk on ühes liikmesriigis juba kasutusele võetud, ei tohiks teised liikmesriigid kasutada siseriiklikke eeskirju tarbetute nõudmiste ja ülemäärase kontrolli kehtestamiseks, kui see ei ole rangelt vajalik sõiduki asjaomase võrgustikuga tehnilise ühilduvuse kontrollimiseks. Selleks tuleks siseriiklikud eeskirjad liigitada ja neid tuleks vastavalt kontrollnimekirjale võrrelda, et määrata kindlaks, millises ulatuses saab siseriiklikke eeskirju lugeda samaväärseks nõuete, tulemuslikkuse ja ohutuse osas. Neljandaks tuleks menetluse tulemuse osas järgida õiguskindluse põhimõtet. Sel eesmärgil tuleks taotluse esitanud isikule anda luba sõiduk kasutusele võtta, kui riiklik ohutusasutus ei ole ettenähtud aja jooksul otsust teinud. Selline luba oleks võimalik vaid siis, kui sõidukile on teises liikmesriigis juba luba antud. Lisaks võiks sellist sõidukit kasutada vaid direktiivi 2004/49/EÜ alusel nõuetekohaselt sertifitseeritud raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja see peaks toimuma nende täielikul vastutusel.

(43) Lubade andmise menetlus KTK-le vastavate ja KTK-le mittevastavate sõidukite osas on erinev. Võib esineda juhtumeid, kus menetluse valik ei ole lihtne. KTK-le vastavate sõidukite kohaldamisalasse jäävad sõidukid peaksid olema need sõidukid, mille puhul kõik asjaomased KTKd on jõustunud, sealhulgas vähemalt veeremit puudutavad KTKd. See tähendab, et märkimisväärne osa olulistest nõuetest on kehtestatud. Näiteks, kuni vedureid käsitleva tavapärase KTK jõustumiseni on vedurid KTK-le mittevastavate sõidukite kohaldamisalas, kuigi nad võivad olla vastavuses muude nende kasutuselevõtmise ajal kehtinud asjaomaste KTKdega.

▼B

(44) Kui teatavaid olulistele nõuetele vastavaid tehnilisi aspekte ei ole võimalik KTKs otseselt käsitleda, määratletakse need KTK lisas „avatud punktidena”. Kui KTK-le vastav sõiduk on juba ühes liikmesriigis loa saanud, peaksid täiendavad load käsitlema vaid selliseid avatud punkte, mis on seotud sõiduki ja võrgustiku vahelise tehnilise ühilduvusega.

(45) KTK-le mittevastavate sõidukite kasutuselevõtmisel kontrollitavate parameetrite loetelu on raudteesüsteemide koostalitlusvõime saavutamise võtmeelement, eelkõige olemasolevate sõidukite osas. See loetelu võtab arvesse piiratud hulgas võrgustikes saadud kogemused. Seetõttu on vajalik, et agentuur vaatab VII lisas olevad parameetrid läbi ja esitab komisjonile soovitused, mida ta peab vajalikuks.

(46) EÜ vastavustõendamise menetlus peaks põhinema KTKdel. KTKde kohta kehtivad direktiivi 93/38/EMÜ artikli 18 sätted. Teavitatud asutused, kes vastutavad komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetluse ja allsüsteemide hindamise menetluse kontrollimise eest, peavad oma otsused võimalikult täpselt kooskõlastama, eriti Euroopa tehniliste kirjelduste puudumise korral.

(47) Teavitatud asutused peaksid olema korraldatud vastavalt kriteeriumitele, mida tuleb kohaldada sellist tüüpi asutusele kõikides valdkondades, kus rakendatakse tehnilise ühtlustamise ja vastavuse tõendamise uut lähenemisviisi, eeskätt sõltumatuse ja pädevuse kriteeriume.

(48) KTKd vaadatakse korrapäraselt läbi. Kui avastatakse viga, tuleks kehtestada selline ajutine kiirmenetlus, mille kohaselt esmalt lepitakse komitee raames kokku esialgse paranduse suhtes ja seejärel avaldatakse see agentuuri poolt. See võimaldab hakata parandust kiiresti kasutama kõikide sidusrühmade, sealhulgas tööstuse, teavitatud asutuste ja ametiasutuste poolt enne, kui komisjon on KTKd ametlikult muutnud. Vältimaks segiajamist komisjoni ametlike „parandustega”, kasutatakse terminit „tehniline arvamus”. Kõnealune menetlus on kooskõlas komisjoni poolt vastu võetud volitusega 13. juuli 2007. aasta otsuses (mis käsitleb Euroopa Raudteeagentuurile antud raamvolitust teatavaks direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ alusel toimuvaks tegevuseks). Kui aga TSId tuleb muuta olulise või kriitilise vea tõttu, tuleks kohaldada läbivaatamismenetlust.

(49) „Valdaja” mõiste peaks olema võimalikult lähedane 1999. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsioonis (COTIF) kasutatud mõistele. Sõiduki valdajana võib määratleda mitmeid isikuid, nagu omanik, vagunipargiga äri tegev äriühing, raudteeveo-ettevõtjale sõidukeid liisiv äriühing, raudteeveo-ettevõtja või oma infrastruktuuri hooldamiseks sõidukeid kasutav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja. Neil isikutel on kontroll sõiduki üle ning nad peavad silmas selle kui transpordivahendi kasutamist raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt. Kahtluste vältimiseks tuleks valdaja selgelt määratleda riiklikus raudteeveeremi registris.

▼B

(50) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ([1]).

(51) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus KTKsid vastu võtta ja ajakohastada. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

(52) Kui tungiva kiireloomulisuse tõttu ei ole võimalik kinni pidada kontrolliga regulatiivmenetluse tavatähtaegadest, peaks komisjon saama selliste meetmete, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda KTKde või nende muudatustega, vastuvõtmiseks kohaldada otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikes 6 sätestatud kiirmenetlust.

(53) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt raudteesüsteemi koostalitlusvõimet kogu ühenduses, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, kuna ühelgi üksikul liikmesriigil ei ole võimalik võtta meedet, millega saavutada selline koostalitlusvõime, ning seda on parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(54) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ([2]) punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

(55) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mis kujutavad endast sisulist muudatust võrreldes varasemate direktiividega. Muutmata sätete ülevõtmise kohustus tuleneb varasematest direktiividest.

(56) Direktiivi 2004/49/EÜ artikkel 14 ning direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).
([2]) ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

▼B

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Eesmärk ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse tingimused, et saavutada ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime viisil, mis on kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ sätetega. Kõnealused tingimused käsitlevad selle süsteemi osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu, ümberehitamist, uuendamist, käitamist ja hooldust, samuti süsteemi kasutava ja hooldava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.

2. Püüdlused kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peavad viima tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme määratlemiseni ning võimaldama

a) hõlbustada, parandada ja arendada rahvusvahelise raudteetranspordi teenuseid Euroopa Liidu piires ja kolmandate riikidega;

b) aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi ehitamise, uuendamise, ümberehitamise ja käitamise seadmete ja teenuste siseturu astmelisele rajamisele;

c) aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime arendamisele.

3. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamiseks vastu võetavatest meetmetest välja jätta

a) metrood, trammid ja muud linnasisesed raudteesüsteemid;

b) võrgustikud, mis on töökorralduslikult muust raudteesüsteemist eraldatud ning mõeldud üksnes kohalike, linna- või linnalähiliinide reisijateveoteenuste osutamiseks, samuti ainult neid võrgustikke kasutavad raudteeveo-ettevõtjad;

c) eraomandis olevad raudtee infrastruktuurid ja sõidukid, mida kasutatakse ainult sellises infrastruktuuris ja mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omanike isiklikeks kaubavedudeks;

d) infrastruktuuri ja sõidukid, mida kasutatakse ainult kohalikul, ajaloolisel või turismi eesmärgil.

4. KTKde reguleerimisala laiendatakse vastavalt artiklile 8 järkjärgult kogu raudteesüsteemile, kaasa arvatud rööbasteedele juurdepääsuks terminalidele või peamistele sadamaobjektidele, mis teenindavad või võivad teenindada rohkem kui üht lõppkasutajat, ilma et see piiraks artiklis 9 nimetatud KTKde kohaldamisest tehtavaid erandeid.

▼B

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „üleeuroopaline raudteesüsteem” – vastavalt I lisa punktides 1 ja 2 sätestatud üleeuroopaline tavaraudteesüsteem ja kiirraudteesüsteem;

b) „koostalitlusvõime” – rongidele ohutu ja häirimatu liikumise võimaldamine raudteesüsteemi abil, millega saavutatakse nõutav toimivustase nendel liinidel. See võime sõltub kõigist regulatiivsetest, tehnilistest ja kasutustingimustest, mida peab olulistele nõuetele vastamiseks täitma;

c) „sõiduk” – raudteeliinidel oma ratastel liikuv raudteesõiduk kas veduriga või ilma. Sõiduk koosneb ühest või mitmest struktuurilisest või funktsionaalsest allsüsteemist või selliste allsüsteemide osadest;

d) „võrgustik” – liinid, jaamad, terminalid ja muud samalaadsed paiksed vahendid, mis on vajalikud raudteesüsteemi ohutu ja jätkuva toimimise tagamiseks;

e) „allsüsteemid” – raudteesüsteemi jaotamise tulemus, nagu on määratletud II lisas. Allsüsteemid, mille kohta tuleb kehtestada olulised nõuded, võivad olla struktuurilised või funktsionaalsed;

f) „koostalitlusvõime komponendid” – seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatsetakse inkorporeerida allsüsteemi, ning millest raudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Mõiste „komponent” hõlmab nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid esemeid, näiteks tarkvara;

g) „olulised nõuded” – kõik III lisas sätestatud tingimused, millele raudteesüsteem, allsüsteemid ja koostalitlusvõime komponendid, kaasa arvatud liidesed, peavad vastama;

h) „Euroopa tehniline kirjeldus” – ühine tehniline kirjeldus, Euroopa tehniline kinnitus või Euroopa standarditele vastav siseriiklik standard, nagu on määratletud direktiivi 2004/17/EÜ XXI lisas;

i) „koostalitlusvõime tehniline kirjeldus” (KTK) – vastavalt käesolevale direktiivile vastu võetud kirjeldus, mis hõlmab allsüsteemi või allsüsteemi osa, tagamaks vastavust olulistele nõuetele ja raudteesüsteemi koostalitlusvõimet;

j) „teavitatud asutused” – asutused, kes vastutavad koostalitlusvõime komponentide kasutuskõlblikkuse või vastavuse hindamise eest või allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluse hindamise eest;

▼B

k) „põhiparameetrid” – mis tahes regulatiivne, tehniline või kasutustingimus, mis on koostalitlusvõime suhtes oluline ja mida on asjaomastes KTKdes kirjeldatud;

l) „erijuhtum” – raudteesüsteemi mis tahes osa, mille suhtes tuleb geograafiliste, topograafiliste, linnakeskkonnast tulenevate või olemasoleva süsteemi ühilduvust mõjutavate piirangute tõttu kohaldada ajutisi või alalisi KTKde erisätteid. Eelkõige võib erijuhtum hõlmata ülejäänud ühendusest eraldatud raudteeliine ja võrgustikke, gabariitväravat, rööpmevahet või rööpmete vahelist kaugust ning kohalikuks, piirkondlikuks või ajalooliseks kasutuseks ette nähtud sõidukeid, samuti sõidukeid, mis tulevad kolmandatest riikidest või suunduvad neisse;

m) „ümberehitamine” – allsüsteemi või selle osa põhjalik muutmine, mis suurendab allsüsteemi kogujõudlust;

n) „uuendamine” – allsüsteemi või selle osa põhjalik asendamine, mis ei muuda allsüsteemi kogujõudlust;

o) „olemasolev raudteesüsteem” – olemasoleva raudteesüsteemi liinidest ja maarajatistest koosnev struktuur koos kõikide kategooriate ja päritoluga sõidukitega, mis liiguvad sellel infrastruktuuril;

p) „hooldusega seotud asendamine” – ennetava või plaanivälise hoolduse käigus osade asendamine samaväärse funktsiooni ja omadustega osadega;

q) „kasutusele võtmine” – kõik toimingud allsüsteemi või sõiduki viimiseks ette nähtud kasutusolukorda;

r) „tellija” – mis tahes avalik- või eraõiguslik isik, kes tellib allsüsteemi väljatöötamise ja/või ehitamise või uuendamise või ümberehitamise. See isik võib olla raudteeveo-ettevõtja, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või valdaja või projekti täitmise eest vastutav töövõtja;

s) „valdaja” – isik või üksus, kes sõiduki omanikuna või sõiduki kasutusõigust omades kasutab sõidukit transpordivahendina ning on valdajana registreeritud artiklis 33 osutatud riiklikus raudteeveeremi registris;

t) „edasijõudnud arengujärgus projekt” – mis tahes projekt, mille kavandamine/elluviimine on sellises arengujärgus, et tehnilise kirjelduse muutmine ei ole asjaomasele liikmesriigile vastuvõetav. See võimatus võib tuleneda õiguslikest, lepingulistest, majanduslikest, rahalistest, sotsiaalsetest või keskkonnakaitsega seotud asjaoludest ja peab olema nõuetekohaselt põhjendatud;

▼B

u) „ühtlustatud standard” – mis tahes Euroopa standard, mille on vastu võtnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ (millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord) ([1]) I lisas nimetatud Euroopa standardiorgan vastavalt komisjoni mandaadile, mis on koostatud vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 6 lõikes 3 sätestatud menetlusele ja mis ise või koostoimes teiste standarditega tagab vastavuse teatavale õigusaktile;

v) „riiklik ohutusasutus” – direktiivi 2004/49/EÜ artikli 3 punktis g määratletud ohutusasutus;

w) „tüüp” – sõiduki tüüp, millega on määratletud sõiduki peamised konstruktsiooniomadused, mis on hõlmatud otsuse 93/465/EMÜ moodulis B kirjeldatud ühtse tüübihindamistõendiga;

x) „seeria” – mitu identset sõidukit ühest konstruktsioonitüübist;

y) „agentuur” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 881/2004 (millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (agentuuri määrus)) ([2]) asutatud Euroopa Raudteeagentuur;

z) „hoolduse eest vastutav üksus” – sõiduki hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris.

Artikkel 3

Üldine ühilduvus

1. Käesolev direktiiv käsitleb sätteid seoses iga allsüsteemi koostalitlusvõime komponentide, liideste ja menetlustega, samuti raudteesüsteemi üldise ühilduvuse tingimustega, mis on nõutavad raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks.

2. Käesoleva direktiivi sätteid kohaldatakse, ilma et see piiraks ühenduse muude asjakohaste sätete kohaldamist. Koostalitlusvõime komponentide, sealhulgas liideste puhul võib käesoleva direktiivi oluliste nõuete järgimine siiski tingida üksikute Euroopa tehniliste kirjelduste kasutamist, mis on selleks otstarbeks koostatud.

([1]) EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37. Direktiivi on viimati muudetud nõukogu direktiiviga 2006/96/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 81).
([2]) ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

▼B

Artikkel 4

Olulised nõuded

1. Raudteesüsteem, allsüsteemid ja nende koostalitlusvõime komponendid koos liidestega vastavad asjakohastele olulistele nõuetele.

2. Direktiivi 2004/17/EÜ artiklis 34 osutatud edasised tehnilised kirjeldused, mis on vajalikud Euroopa tehniliste kirjelduste või muude ühenduses kasutuses olevate standardite täiendamiseks, ei tohi olla vastuolus oluliste nõuetega.

II PEATÜKK

KOOSTALITLUSVÕIME TEHNILISED KIRJELDUSED

Artikkel 5

KTKde sisu

1. Iga allsüsteemi käsitletakse eraldi KTKs. Vajaduse korral võib allsüsteemi käsitleda mitmes KTKs ning üks KTK võib käsitleda mitut allsüsteemi. KTKde väljatöötamise või läbivaatamise otsuse ning selle tehnilise ja geograafilise kohaldamisala osas valiku tegemiseks on nõutav artikli 6 lõikele 1 vastav mandaat.

2. Allsüsteemid vastavad käesoleva direktiivi kohaselt nende kasutuselevõtmise, ümberehitamise või uuendamise hetkel kehtivatele KTKdele; vastavust tuleb püsivalt säilitada, kuni allsüsteemid on kasutuses.

3. Artiklis 1 nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalik KTK

a) osutab oma ettenähtud kohaldamisalale (I lisas viidatud võrgustiku osa või sõidukid; II lisas viidatud allsüsteem või allsüsteemi osa);

b) sätestab olulised nõuded iga asjaomase allsüsteemi ja selle liideste kohta teiste allsüsteemidega;

c) kehtestab funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele allsüsteem ja selle liidesed peavad vastama. Vajaduse korral võivad need kirjeldused varieeruda vastavalt allsüsteemi kasutusele, näiteks vastavalt I lisas sätestatud liini, rummu ja/või sõidukite kategooriatele;

d) määrab kindlaks koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mida peavad reguleerima Euroopa tehnilised kirjeldused, sealhulgas Euroopa standardid, et saavutada koostalitlusvõimet raudteesüsteemi piires;

▼B

e) sätestab iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitlusvõime komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamisel, samuti allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluses. Kõnealused menetlused põhinevad otsuses 93/465/EMÜ määratletud moodulitel;

f) osutab KTK rakendamise strateegiale. Eelkõige on vaja määratleda etapid, mis tuleb läbida, et saavutada astmeline üleminek olemasolevast situatsioonist lõppsituatsioonini, kus vastavus KTK-le on muutunud normiks;

g) osutab asjaomase personali kvalifikatsiooninõuetele ning töökoha sanitaar- ja ohutustingimustele, mis on nõutavad ülalnimetatud allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks, samuti KTKde rakendamiseks.

4. Iga KTK koostatakse olemasoleva allsüsteemi hindamise alusel ja seejuures osutatakse siht-allsüsteemile, milleni võib mõistliku ajaga astmeliselt jõuda. Seepärast aitab KTKde astmeline vastuvõtmine ja nende järgimine sammhaaval saavutada raudteesüsteemi koostalitlusvõimet.

5. KTKd säilitavad asjakohasel viisil iga liikmesriigi olemasoleva raudteesüsteemi ühilduvuse. Seoses selle eesmärgiga võib erijuhtumite jaoks lisada igale KTK-le sätte nii võrgustiku kui ka sõidukite kohta; erilist tähelepanu tuleb pöörata gabariitväravale, rööpmevahele või rööbaste ja sõidukite vahekaugusele sõidukite puhul, mis tulevad kolmandatest riikidest või suunduvad neisse. Iga erijuhtumi kohta näevad KTKd ette lõike 3 punktides c kuni g nimetatud KTKde sätete rakenduseeskirjad.

6. Kui teatavaid olulistele nõuetele vastavaid tehnilisi aspekte ei ole võimalik KTKs otseselt käsitleda, määratletakse need selgelt KTK lisas „avatud punktidena”. Kõnealuste aspektide suhtes kohaldatakse artikli 17 lõiget 3.

7. KTKd ei takista liikmesriikide otsuseid, mis käsitlevad infrastruktuuride kasutamist sõidukite liikumiseks, mida KTKd ei hõlma.

8. Kui see on hädavajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, võib KTKs otseselt ja selgelt viidata Euroopa või rahvusvahelistele standarditele või tehnilistele kirjeldustele või agentuuri avaldatud tehnilistele dokumentidele. Sellisel juhul tuleks kõnealuseid standardeid või tehnilisi kirjeldusi (või nende asjakohaseid osi) või tehnilisi dokumente käsitleda asjaomase KTK lisadena ning need muutuvad KTK kohaldamise hetkest kohustuslikuks. Selliste standardite või tehniliste kirjelduste või tehniliste dokumentide puudumisel või nende koostamise ajal võib viidata muudele selgelt määratletud normatiivdokumentidele, mis peaksid kõnealusel juhul olema lihtsalt kättesaadavad ja üldkasutatavad.

▼B

Artikkel 6

KTKde vastuvõtmine, läbivaatamine ja avaldamine

1. KTK kavandid ja KTK järgnevate muudatuste kavandid koostab agentuur komisjoni mandaadi alusel vastavalt käesoleva direktiivi artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. KTKd ja nende muudatused koostatakse vastavalt määruse (EÜ) nr 881/2004 artiklitele 3 ja 12 ning koostöös nendes artiklites nimetatud töörühmadega.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda KTKde või nende muudatustega, võetakse vastu vastavalt artikli 29 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Komisjon võib tungiva kiireloomulisuse tõttu kohaldada artikli 29 lõikes 5 osutatud kiirmenetlust.

2. Agentuur vastutab KTKde läbivaatamise ja ajakohastamise ettevalmistamise eest ning ettepanekute tegemise eest komisjonile tehnoloogia arengu või ühiskondlike vajaduste arvesse võtmiseks. Komisjon teavitab neist ettepanekutest artiklis 29 viidatud komiteed.

3. Iga KTK kavand koostatakse kahes etapis.

Esiteks selgitab agentuur välja KTK põhiparameetrid ja selle liidesed muude allsüsteemidega, ning kõik vajalikud erijuhtumid. Nimetatud parameetrite ja liideste kohta esitatakse kõige elujõulisemad alternatiivsed lahendused koos tehniliste ja majanduslike põhjendustega.

Seejärel koostab agentuur kõnealuste põhiparameetrite alusel KTK kavandi. Agentuur arvestab vajaduse korral tehnika arengut, tehtud tööd standardimise valdkonnas, olemasolevaid töörühmi ning tunnustatud teadustööd. KTK kavandile lisatakse selle rakendamisest tulenevate kulude ja tulude üldhinnang, milles näidatakse tõenäoline mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele.

4. Iga KTK (sh selle põhiparameetrite) koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse kõikide käsitletavate tehniliste lahenduste hinnangulisi kulusid ja tulusid koos lahendustevaheliste liidestega, et määrata kindlaks ja rakendada kõige elujõulisemaid lahendusi. Liikmesriigid osalevad hindamisel, esitades vajalikud andmed.

▼B

5. Artiklis 29 osutatud komiteed teavitatakse korrapäraselt KTKdega seonduvast ettevalmistustööst. Kõnealuse töö ajal võib komisjon komitee taotlusel formuleerida KTK koostamise ja kulude-tulude analüüsi kohaseid juhiseid või kasulikke soovitusi. Eelkõige võib komisjon liikmesriigi taotlusel nõuda alternatiivsete lahenduste uurimist ja nende kohase kulude ja tulude hinnangu esitamist KTK kavandile lisatavas aruandes.

6. Iga KTK vastuvõtmisel kehtestatakse selle jõustumise kuupäev vastavalt artikli 29 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Kui tehnilise ühilduvusega seotud põhjustel tuleb ühel ajal võtta kasutusele erinevad allsüsteemid, on vastavate KTKde jõustumise kuupäevad samad.

7. KTK koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse kasutajate arvamusega omaduste osas, mis mõjutavad otseselt allsüsteemide kasutamise tingimusi. Sel eesmärgil konsulteerib agentuur KTK koostamise ja läbivaatamise ajal kasutajaid esindavate ühenduste ja asutustega. KTK kavandile lisatakse kõnealuste konsultatsioonide tulemuste aruanne.

Konsulteeritavate ühenduste ja asutuste nimekirja koostab komisjon, olles saanud artikli 29 lõikes 2 osutatud nõuandemenetluse kohaselt komitee arvamuse, ning seda võib liikmesriigi taotlusel või komisjoni algatusel uuesti läbi vaadata ja ajakohastada.

8. KTK koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse tööturu osapoolte arvamusega artikli 5 lõike 3 punktis g viidatud tingimuste osas.

Sel eesmärgil konsulteeritakse tööturu osapooltega enne KTK kavandi esitamist artiklis 29 osutatud komiteele vastuvõtmiseks või läbivaatamiseks.

Tööturu osapooltega konsulteeritakse komisjoni 20. mai 1998. aasta otsusega 98/500/EÜ (valdkonna dialoogikomiteede loomise kohta tööturu osapoolte dialoogi edendamiseks Euroopa tasandil) ([1]) asutatud valdkonna dialoogikomitee kontekstis. Tööturu osapooled esitavad oma arvamuse kolme kuu jooksul.

9. Kui KTK läbivaatamine toob kaasa nõuete muutumise, tagab uus KTK versioon ühilduvuse endise KTK versiooni kohaselt kasutusele võetud allsüsteemidega.

([1]) EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27. Otsust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1792/2006 (ELT L 362, 20.12.2006, lk 1).

▼B

Juhul kui mõjuvatel turvalisusest või koostalitusvõimest tulenevatel põhjustel on vajalik nende allsüsteemidele uue loa andmine, nende uuendamine või ümberehitamine, määratakse vastavad tähtajad kas KTKs või liikmesriikide poolt, kui see on asjakohane.

10. Komisjon avaldab KTKd *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 7

KTKde puudused

1. Kui pärast KTK vastuvõtmist ilmneb, et see ei vasta täies ulatuses olulistele nõuetele, võib liikmesriigi taotlusel või komisjoni algatusel konsulteerida artiklis 29 osutatud komiteega.

Komisjon võib küsida agentuuri tehnilist arvamust. Komisjon analüüsib komiteed kaasates kõnealust tehnilist arvamust.

2. Kui KTKd on vaja muuta väikese vea tõttu ning see ei õigusta KTK viivitamatut läbivaatamist, võib komisjon soovitada kasutada tehnilist arvamust, kuni KTK läbi vaadatakse vastavalt artikli 6 lõikele 1. Sellisel juhul avaldab agentuur tehnilise arvamuse.

3. Kui KTKd on vaja muuta olulise või kriitilise vea tõttu, kohaldatakse kohe artikli 6 lõikes 1 osutatud läbivaatamise menetlust.

Artikkel 8

KTKde kohaldamisala laiendamine

1. Komisjon võtab vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu uute KTKde väljatöötamiseks ja/või vastu võetud KTKde läbivaatamiseks ühe või mitu mandaati, pidades silmas veel hõlmamata liinide ja sõidukite hõlmamist.

2. Esimeses kõnealuses mandaadis on määratud esimene 2012. aasta jaanuariks vastu võetavate uute KTKde ja/või KTKde muudatuste rühm, ilma et see piiraks artikli 5 lõike 5 sätteid erijuhtumite reguleerimise võimaluse kohta ning artikli 9 sätteid erandite tegemise kohta eriolukorras. Kõnealune esimene mandaat töötatakse välja agentuuri soovituse alusel ja sellega määratakse kindlaks uued väljatöötatavad KTKd ja/või olemasolevad muudetavad KTKd, võttes arvesse iga välja pakutud meetme kulutasuvust ja ühenduse tasandil võetavate meetmete proportsionaalsuse põhimõtet. Sel eesmärgil võetakse asjakohaselt arvesse I lisa punkti 4 ning vajalikku tasakaalu ühelt poolt rongide häirimatu liikumise eesmärkide ja tehnilise ühtlustamise ning teiselt poolt kõnealuse liikluse üleeuroopalise, riikliku, piirkondliku või kohaliku tasandi vahel.

▼B

3. Kuni ajani, mil on jõustunud KTKde kohaldamisala laiendamine kogu raudteevõrgustikule,

a) antakse kasutuselevõtu lube

— sõidukitele ning sõidukis oleva kontrolli ja signaalimise allsüsteemidele, mida kasutatakse vähemalt osaliselt raudteevõrgustiku sellises osas, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse, raudteevõrgustiku selle osa jaoks,

— infrastruktuuri, energia ning raudteeäärse kontrolli ja signaalimise allsüsteemidele raudteevõrgustiku nendes osades, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse,

vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 8 osutatud siseriiklikele eeskirjadele või käesoleva direktiivi artikli 17 lõikele 3, kui see on asjakohane;

b) antakse kasutuselevõtu lube sõidukitele, mida kasutatakse mõnikord raudteevõrgustiku sellises osas, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse, raudteevõrgustiku selle osa jaoks, vastavalt artiklitele 21 kuni 27 ning direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 8 osutatud siseriiklikele eeskirjadele või, kui see on asjakohane, käesoleva direktiivi artikli 17 lõikele 3.

4. Liikmesriigid ei pea kohaldama lõike 2 kohaselt vastu võetud uut või läbivaadatud KTKd projektide korral, mis on asjaomaste KTKde rühma avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga.

Artikkel 9

Erandid

1. Kui puuduvad asjakohased erijuhtumid, ei pea liikmesriik kohaldama üht või mitut KTKd käesolevas artiklis esitatud tingimustel järgmistel juhtudel:

a) uue allsüsteemi, olemasoleva allsüsteemi uuendamise või ümberehitamise või mis tahes artikli 1 lõikes 1 viidatud elemendi korral, mis on kõnealuse KTK avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga;

b) olemasoleva allsüsteemi uuendamise või ümberehitamise projekti korral, kui KTK-le vastav gabariitvärav, rööpmevahe, rööbasteede vaheline kaugus või pinge ei sobi kokku olemasolevate allsüsteemidega;

c) uue allsüsteemi või olemasoleva allsüsteemi uuendamise või ümberehitamise korral sellise liikmesriigi territooriumil, mille raudteevõrgustik ei ole ühendatud ülejäänud ühenduse raudteevõrgustikuga või on sellest eraldatud merega või geograafiliste eritingimuste tõttu;

d) olemasoleva allsüsteemi uuendamise, laiendamise või ümberehitamise korral, kui KTK kohaldamine ohustab projekti majanduslikku elujõulisust ja/või raudteesüsteemi ühilduvust kõnealuses liikmesriigis;

▼B

e) kui õnnetuse või loodusõnnetuse järel ei ole võrgustiku kiire taastamise tingimustes majanduslikel või tehnilistel põhjustel võimalik osaliselt või täielikult asjaomaseid KTKsid kohaldada;

f) kolmandatest riikidest tulevate või sinna suunduvate sõidukite puhul, mille rööpmevahe erineb ühendusesisesest peamisest raudteevõrgustikust.

2. Lõikes 1 osutatud juhul esitab asjaomane liikmesriik komisjonile dokumendid, mis hõlmavad IX lisas sätestatud andmeid. Komisjon analüüsib liikmesriigi esitatud meetmeid ja teavitab artiklis 29 osutatud komiteed.

3. Lõike 1 punktis a osutatud juhul teatab iga liikmesriik aasta jooksul pärast iga KTK jõustumist komisjonile oma territooriumil ellu viidavate ja edasijõudnud arengujärgus olevate projektide loetelu.

4. Lõike 1 punktides a, c ja e osutatud juhtudel kontrollib komisjon, kas esitatud dokumendid on nõuetekohased, ja teavitab liikmesriiki oma analüüsi tulemusest. Vajaduse korral koostatakse soovitus kohaldatavate tehniliste kirjelduste kohta. Liikmesriik võib IX lisas osutatud alternatiivseid sätteid kohaldada viivitamatult.

5. Lõike 1 punktides b, d ja f osutatud juhtudel otsustab komisjon vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, kas ta kiidab erandi taotluse heaks. Lõike 1 punktis b osutatud juhul ei hõlma komisjoni otsus gabariitväravat ja rööpmevahet. Komisjon teeb otsuse kuue kuu jooksul pärast taotluse ja kõigi nõutavate dokumentide esitamist. Sellise otsuse puudumisel loetakse taotlus heakskiidetuks. Lõike 1 punktis f osutatud juhul võib liikmesriik komisjoni otsuse tegemiseni kohaldada IX lisas osutatud alternatiivseid sätteid.

6. Kõiki liikmesriike teavitatakse analüüsi tulemustest ning lõigetes 4 ja 5 sätestatud menetluse tulemustest.

III PEATÜKK

KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENDID

Artikkel 10

Koostalitlusvõime komponendi turuleviimine

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et koostalitlusvõime komponente

a) viiakse turule üksnes siis, kui need võimaldavad koostalitlusvõime saavutamist raudteesüsteemis ning samal ajal vastavad olulistele nõuetele;

b) kasutatakse nende ettenähtud kasutusalal ning hooldatakse ja paigaldatakse nõuetekohaselt.

Käesolevad sätted ei takista nende komponentide turuleviimist teistel eesmärkidel.

▼B

2. Käesoleva direktiivi alusel ei või liikmesriigid oma territooriumil keelata, piirata ega takistada koostalitlusvõime komponentide turuleviimist raudteesüsteemis kasutamiseks, kui need vastavad käesolevale direktiivile. Eelkõige ei või liikmesriigid nõuda IV lisas sätestatud komponentide kontrollimist, mis on EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni menetluse käigus juba tehtud.

Artikkel 11

Vastavus või kasutuskõlblikkus

1. Liikmesriigid käsitlevad käesoleva direktiivi olulistele nõuetele vastavatena selliseid koostalitlusvõime komponente, mis tuginevad EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonile.

2. Kõikide koostalitlusvõime komponentide puhul tuleb teha asjakohases KTKs viidatud vastavus- ja kasutuskõlblikkuse hindamine, ning nendega peab olema kaasas sellekohane sertifikaat.

3. Liikmesriigid käsitavad koostalitlusvõime komponenti oluliste nõuetega vastavuses olevana, kui see vastab asjaomases KTKs sätestatud tingimustele, või nimetatud tingimustele vastavana koostatud Euroopa tehnilistele kirjeldustele.

4. Vastava KTK jõustumisel juba kasutusele võetud allsüsteemide varuosad võib allsüsteemidesse paigaldada ilma lõikes 2 osutatud menetlust läbimata.

5. KTKga võidakse näha ette üleminekuperiood nende KTKdes koostalitlusvõime komponentidena määratletud raudteeteenuste jaoks, mis on kõnealuse KTK jõustumisel juba turule viidud. Need komponendid vastavad artikli 10 lõikes 1 sätestatud nõuetele.

Artikkel 12

Euroopa tehniliste kirjelduste mittevastavus olulistele nõuetele

Kui liikmesriigile või komisjonile näib, et käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks otseselt või kaudselt kasutatud Euroopa tehnilised kirjeldused ei vasta olulistele nõuetele, teavitatakse sellest artiklis 29 osutatud komiteed ja komisjon võtab asjakohaseimad meetmed kas

a) kõrvaldades asjaomased kirjeldused osaliselt või täielikult neid sisaldavatest trükistest või muutes neid pärast konsulteerimist direktiivi 98/34/EÜ alusel asutatud komiteega Euroopa standardite puhul või

b) vaadates KTK läbi kooskõlas artikliga 7.

▼B

Artikkel 13

EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni menetlus

1. Koostalitlusvõime komponendi kasutamise EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni kehtestamiseks kohaldab tootja või tema volitatud esindaja, kelle asukoht on ühenduses, asjakohases KTKs kehtestatud sätteid.

2. Juhul kui asjaomane KTK seda nõuab, teeb koostalitlusvõime komponendi kasutamise vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamist teavitatud asutus, millele tootja või tema volitatud esindaja, kelle asukoht on ühenduses, on esitanud taotluse.

3. Kui koostalitlusvõime komponentide kohta kehtivad teised, muid asjaolusid hõlmavad ühenduse direktiivid, sätestatakse EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonis, et koostalitlusvõime komponendid vastavad ka kõnealuste teiste direktiivide nõuetele.

4. Kui ei tootja ega tema volitatud esindaja, kelle asukoht on ühenduses, ei ole täitnud lõigetest 1 ja 3 tulenevaid kohustusi, kehtivad need kohustused mis tahes isikule, kes viib koostalitlusvõime komponendi turule. Käesoleva direktiivi kohaldamisel kehtivad samad kohustused mis tahes isikule, kes paneb kokku erineva päritoluga koostalitlusvõime komponente või nende osi või kes toodab koostalitlusvõime komponente enda kasutuse jaoks.

5. Ilma et see piiraks artikli 14 sätete kohaldamist,

a) igal üksikjuhul, kui liikmesriik leiab, et EÜ vastavusdeklaratsioon on koostatud ebaõigesti, nõutakse vajaduse korral, et tootja või tema volitatud esindaja, kelle asukoht on ühenduses, taastaks koostalitlusvõime komponendi vastavuse ja lõpetaks rikkumise kõnealuse liikmesriigi kehtestatud tingimustel;

b) kui mittevastavus püsib, võtab liikmesriik kõik asjakohased meetmed, et piirata või keelata kõnealuse koostalitlusvõime komponendi turuleviimist või tagada komponendi turult kõrvaldamine vastavalt artiklis 14 sätestatud korrale.

Artikkel 14

Koostalitlusvõime komponentide mittevastavus olulistele nõuetele

1. Kui liikmesriik leiab, et EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooniga hõlmatud ja turule viidud koostalitlusvõime komponent võib tõenäoliselt, kui seda kasutatakse ettenähtud viisil, mitte vastata olulistele nõuetele, võtab liikmesriik kõik vajalikud meetmed, et piirata selle kasutusala, keelata selle kasutust või kõrvaldada see turult. Liikmesriigid teatavad võetud meetmetest viivitamata komisjonile ja esitavad oma otsuse põhjused, eelkõige sedastades, kas mittevastavuse põhjustas

a) oluliste nõuete täitmata jätmine;

▼B

b) Euroopa tehniliste kirjelduste ebaõige kohaldamine, kui tuginetakse tehniliste kirjelduste kohaldamisele;

c) Euroopa tehniliste kirjelduste puudulikkus.

2. Komisjon konsulteerib asjaomaste osapooltega niipea kui võimalik. Kui komisjon leiab pärast konsulteerimist, et meede on põhjendatud, teatab ta sellest viivitamata küsimuse tõstatanud liikmesriigile ja teistele liikmesriikidele. Kui komisjon leiab pärast konsulteerimist, et meede ei ole põhjendatud, teatab ta sellest viivitamata küsimuse tõstatanud liikmesriigile ja tootjale või tema volitatud esindajale, kelle asukoht on ühenduses. Kui lõikes 1 osutatud otsus on põhjendatud Euroopa tehniliste kirjelduste puudulikkusega, kohaldatakse artiklis 12 sätestatud menetlust.

3. Kui EÜ vastavusdeklaratsiooni aluseks olev koostalitlusvõime komponent ei vasta nõuetele, võtab pädev liikmesriik asjakohased meetmed deklaratsiooni koostaja vastu ning teatab sellest komisjonile ja teistele liikmesriikidele.

4. Komisjon tagab, et liikmesriike teavitatakse kõnealuse menetluse kulgemisest ja tulemustest.

IV PEATÜKK

ALLSÜSTEEMID

Artikkel 15

Kasutuselevõtu menetlus

1. Ilma et see piiraks V peatüki kohaldamist, lubab iga liikmesriik võtta kasutusele sellised raudteesüsteemi struktuurilised allsüsteemid, mis asuvad või mida käitatakse selle riigi territooriumil.

Sel eesmärgil võtavad liikmesriigid kõik vajalikud meetmed tagamaks, et neid allsüsteeme võib kasutusele võtta üksnes siis, kui need on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud viisil, mis vastab neid käsitlevatele olulistele nõuetele, kui allsüsteemid integreeritakse raudteesüsteemi. Eelkõige kontrollivad liikmesriigid

— allsüsteemide tehnilist ühilduvust süsteemiga, millesse need integreeritakse;

— nimetatud allsüsteemide integreerimise ohutust vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 lõikele 3 ja artikli 6 lõikele 3.

2. Iga liikmesriik kontrollib enne nimetatud allsüsteemide kasutusele võtmist nende vastavust asjakohastele käitamist ja hooldust käsitlevatele KTKdele, kui see on asjakohane.

▼B

3. Pärast allsüsteemide kasutusele võtmist toimub kontrollimine järgmiselt:

a) infrastruktuuri osas ohutuslubade väljastamise ja järelevalve käigus vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 11;

b) sõidukite osas ohutussertifikaatide väljastamise ja järelevalve käigus vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 10.

Sel eesmärgil kasutatakse vastavates struktuurilistes ja funktsionaalsetes KTKdes sätestatud hindamise ja tõendamise menetlusi.

Artikkel 16

Allsüsteemide vaba liikumine

Ilma et see piiraks artikli 15 lõike 1 kohaldamist, ei või liikmesriigid käesoleva direktiivi põhjal oma territooriumil keelata, piirata ega takistada olulistele nõuetele vastavate, raudteesüsteemi moodustavate struktuuriliste allsüsteemide ehitamist, kasutuselevõttu ja käitamist. Eelkõige ei või liikmesriigid nõuda kontrollimist, mis on juba tehtud

— kas EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni menetluse käigus, mille komponendid on sätestatud V lisas,

— või teistes liikmesriikides enne või pärast käesoleva direktiivi jõustumist eesmärgiga kontrollida vastavust samadele nõuetele samades käitamistingimustes.

Artikkel 17

Vastavus KTKdele ja siseriiklikele eeskirjadele

1. Liikmesriigid käsitavad koostalitlusvõimelisena ja neid käsitlevatele olulistele nõuetele vastavana selliseid raudteesüsteemi moodustavaid struktuurilisi allsüsteeme, mida hõlmab EÜ vastavustõendamise deklaratsioon.

2. Raudteesüsteemi moodustavate struktuuriliste allsüsteemide koostalitlusvõime vastavustõendamine kooskõlas oluliste nõuetega kehtestatakse viitega KTKdele, kui need on olemas.

3. Liikmesriigid koostavad iga allsüsteemi kohta oluliste nõuete rakendamiseks kasutuses olevate tehniliste eeskirjade nimekirja ning teavitavad sellest nimekirjast komisjoni, kui

— asjakohane KTK puudub või

— on teavitatud erandist vastavalt artiklile 9 või

— kui erijuhtumi tõttu tuleb kohaldada asjaomase KTKga hõlmamata tehnilisi eeskirju.

▼B

Sellest nimekirjast teavitatakse kas

— iga kord pärast tehniliste eeskirjade nimekirja sellist muutmist, millest tuli teavitada vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artikli 16 lõikele 3 ja vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 16 lõikele 3 enne 30. aprilli 2005, või

— pärast erandist teatamist või

— pärast asjaomase KTK avaldamist.

Sellisel juhul määrab liikmesriik asutused, kes vastutavad kõnealuste tehniliste eeskirjade vastavustõendamise eest, millele on osutatud artiklis 18.

Komisjon edastab selle teabe avaldamiseks agentuurile.

Liikmesriigid teevad komisjoni taotlusel kättesaadavaks teatavaks tehtud eeskirjade täieliku teksti. Et vältida täiendavate tõkete loomist ning selleks, et alustada siseriiklike eeskirjade liigitamist vastavalt artiklile 27, jälgib komisjon uute eeskirjade kehtestamist liikmesriikides. Kui komisjon leiab, et uued eeskirjad kujutavad endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit või liikmesriikidevahelise raudteetranspordi varjatud piiramist, võetakse vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele vastu asjaomasele liikmesriigile suunatud otsus.

Liikmesriigid võivad otsustada mitte teavitada rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjadest ja piirangutest. Sellisel juhul loetlevad liikmesriigid sellised eeskirjad ja piirangud artiklis 35 osutatud infrastruktuuriregistrites.

Liikmesriigid tagavad, et siduvad tehnilised eeskirjad avaldatakse ja tehakse kättesaadavaks kõigile raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele ja kasutuselevõtu lubade taotlejatele selgelt sõnastatud ja asjaomastele pooltele arusaadaval kujul.

Artikkel 18

EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni kehtestamise kord

1. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni kehtestamise eesmärgil kutsub taotleja tema poolt sel eesmärgil valitud teavitatud asutuse kohaldama VI lisas osutatud EÜ vastavustõendamise menetlust. Taotleja võib olla tellija või tootja või nende volitatud esindaja ühenduses.

2. Allsüsteemi EÜ vastavustõendamise eest vastutava teavitatud asutuse ülesanne algab projekteerimisetapil ja hõlmab kogu tootmisperioodi kuni kinnitamiseni enne allsüsteemi kasutuselevõttu. Samuti hõlmab asutuse ülesanne kõnealuse allsüsteemi liideste vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse, tuginedes asjakohases KTKs ja artiklites 34 ja 35 sätestatud registrites sisalduvale teabele.

▼B

3. Teavitatud asutus vastutab tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest, mis peab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni juurde kuuluma. Tehniline dokumentatsioon peab sisaldama kõiki allsüsteemi parameetritega seotud vajalikke dokumente ning vajaduse korral ka kõiki dokumente, mis tõendavad koostalitlusvõime komponentide vastavust. Samuti peaks see sisaldama kõiki kasutustingimusi ja piiranguid ning juhendeid remondi, pideva või korralise järelevalve, seadistamise ja hoolduse kohta.

4. Teavitatud asutus võib välja anda vastavustõendamise vaheteatisi, mis käsitlevad teatavaid vastavustõendamise menetluse etappe või allsüsteemi teatavaid osi. Sel juhul kohaldatakse VI lisas sätestatud menetlust.

5. Kui asjaomased KTKd seda lubavad, võib teavitatud asutus välja anda vastavustõendeid allsüsteemide seeria või nende allsüsteemide teatud osade kohta.

Artikkel 19

Allsüsteemide mittevastavus olulistele nõuetele

1. Kui liikmesriik leiab, et EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga hõlmatud struktuuriline allsüsteem koos tehnilise dokumentatsiooniga ei järgi täielikult käesolevat direktiivi ja eelkõige ei vasta olulistele nõuetele, võib liikmesriik taotleda lisakontrollide tegemist.

2. Taotluse esitanud liikmesriik teatab taotletud lisakontrollidest viivitamata komisjonile ja põhjendab lisakontrolle. Komisjon konsulteerib huvitatud osapooltega.

3. Taotluse esitanud liikmesriik täpsustab, kas see, et käesolevat direktiivi täielikult ei järgita, tuleneb

a) KTK või oluliste nõuete mittetäitmisest või KTK ebaõigest kohaldamisest. Sellisel juhul teavitab komisjon viivitamata liikmesriiki, kus asub isik, kes on andnud nõuetele mittevastava EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, ning nõuab sellelt liikmesriigilt asjakohaste meetmete võtmist;

b) KTK puudustest. Sellisel juhul kohaldatakse artiklis 7 osutatud KTK muutmise menetlust.

Artikkel 20

Olemasolevate allsüsteemide kasutuselevõtmine pärast uuendamist või ümberehitamist

1. Uuendamise või ümberehitamise korral saadab tellija või tootja asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni. Liikmesriik vaatab dokumentatsiooni läbi ning otsustab kohaldatavas KTKs viidatud rakendusstrateegiat arvesse võttes, kas tööde ulatuse tõttu on käesoleva direktiivi tähenduses nõutav uus kasutuselevõtu luba.

▼B

Uus kasutuselevõtu luba on nõutav alati, kui kavandatavad tööd võivad kahjustada asjaomase allsüsteemi üldist ohutustaset. Juhul kui on vajalik uus luba, otsustab liikmesriik, mil määral tuleb projekti suhtes kohaldada KTKsid.

Liikmesriik võtab otsuse vastu hiljemalt neli kuud pärast täieliku dokumentatsiooni esitamist taotleja poolt.

2. Kui on nõutav uus luba ning kui KTKd täielikult ei kohaldata, esitavad liikmesriigid komisjonile järgmise lisateabe:

— põhjuse, miks KTKd ei ole täielikult kohaldatud;

— tehnilised parameetreid, mida kohaldatakse KTK asemel;

— asutused, kelle ülesanne on teha nende parameetrite alusel artiklis 18 osutatud vastavustõendamist.

3. Komisjon edastab lõikes 2 osutatud teabe avaldamiseks agentuurile.

V PEATÜKK

SÕIDUKID

Artikkel 21

Sõiduki kasutuselevõtu luba

1. Kui käesolevas peatükis ei ole sätestatud teisiti, annab sõidukile enne võrgustikus kasutamist kasutuselevõtu loa selles võrgustikus pädev riiklik ohutusasutus.

2. KTKdele vastavale sõidukile antakse kasutuselevõtu luba vastavalt artiklile 22 või artiklile 23.

3. KTKdele mittevastavale sõidukile antakse kasutuselevõtu luba vastavalt artiklile 24 või artiklile 25.

4. Sõidukile, mis vastab lubatud tüübile, antakse kasutuselevõtu luba vastavalt artiklile 26.

5. Ilma et see piiraks artiklite 23 ja 25 täiendavaid lube puudutavate sätete kohaldamist, kehtib ühe liikmesriigi poolt antud kasutuselevõtu luba kõikides liikmesriikides. Kui on vaja täiendavaid kasutuslubasid, võtavad liikmesriigid täpsustamiseks vastu üksikasjalikud siseriiklikud eeskirjad või käesoleva direktiivi rakendamisel siseriiklikud sätted KTK-le vastavate sõidukite kohta kooskõlas artikli 23 asjaomaste sätetega või KTK-le mittevastavate sõidukite kohta kooskõlas artikli 25 sätetega.

6. Kõigi kasutuselevõtu loa taotluste kohta teeb pädev riiklik ohutusasutus otsuse vastavalt artiklitele 22 ja 23 või artiklitele 24 ja 25. Kasutuselevõtu loaga võib kindlaks määrata kasutamistingimusi ja muid piiranguid.

▼B

7. Pädeva riikliku ohutusasutuse iga negatiivne otsus sõiduki kasutuselevõtmise kohta peab olema nõuetekohaselt põhjendatud. Taotleja võib ühe kuu jooksul pärast negatiivse otsuse saamist taotleda pädevalt riiklikult ohutusasutuselt, et otsus vaadataks nõuetekohaselt põhjendatud kaalutlustel uuesti läbi. Pädeval riiklikul ohutusasutusel on seejärel aega kaks kuud alates taotluse saamisest, et oma otsust kinnitada või see tühistada. Kui negatiivne otsus kinnitatakse, võib taotleja paluda apellatsiooniasutuselt, mille on määranud pädev liikmesriik direktiivi 2004/49/EÜ artikli 17 lõike 3 alusel, et otsus vaadataks nõuetekohaselt põhjendatud kaalutlustel uuesti läbi. Liikmesriigid võivad selleks apellatsioonimenetluseks määrata reguleeriva asutuse, mis on asutatud vastavalt direktiivi 2001/14/EÜ artiklile 30.

8. Kui pädev riiklik ohutusasutus ei ole ettenähtud aja jooksul artikli 23 lõikes 7 ja artikli 25 lõikes 5 viidatud otsust teinud, loetakse, et kõnealune sõiduk on saanud kasutuselevõtu loa kolm kuud pärast selle ettenähtud aja lõppu. Käesoleva lõike alusel antud load kehtivad üksnes selles võrgustikus, mille osas pädev riiklik ohutusasutus ei reageerinud ettenähtud aja jooksul.

9. Riiklik ohutusasutus, mis kavatseb tühistada enda väljastatud kasutuselevõtu loa või kasutuselevõtu loa, mis on taotlejale väljastatud vastavalt lõikele 8, kasutab sel eesmärgil direktiivi 2004/49/EÜ artikli 10 lõikes 5 viidatud ohutussertifikaatide läbivaatamist või vajaduse korral kõnealuse direktiivi artikli 11 lõikes 2 viidatud ohutusloa läbivaatamist.

10. Apellatsioonimenetluse korral võib lõikes 7 osutatud pädev apellatsiooniasutus paluda agentuurilt arvamust, mis väljastatakse sellisel puhul ühe kuu jooksul pärast taotluse esitamist ning sellest teavitatakse taotlejat, pädevat apellatsiooniasutust ja kasutuselevõtu loa andmisest keeldunud pädevat siseriiklikku ohutusasutust.

11. Sõidukite puhul, mis liiklevad liikmesriigi ja kolmandate riikide vahel võrgustikus, mille rööpmevahe erineb ühenduse peamise raudteevõrgustiku omast ja millele võib teha erandeid vastavalt artikli 9 lõikele 5 või mis kuuluvad erijuhtumite alla, võivad artiklites 22 ja 24 viidatud riiklikud eeskirjad sisaldada rahvusvahelisi kokkuleppeid, niivõrd kui need on kooskõlas ühenduse õigusega.

12. Enne 19. juulit 2008 väljastatud kasutuselevõtu load, sealhulgas rahvusvaheliste kokkulepete, eeskätt RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) ja RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) alusel väljastatud load, jäävad kehtima vastavalt tingimustele, mille alusel need load väljastati. Nimetatud säte on ülimuslik artiklite 22 kuni 25 suhtes.

▼B

13. Liikmesriigid võivad väljastada sõidukiseeriate kasutuselevõtu lubasid. Selleks teavitab siseriiklik ohutusasutus taotluse esitajat järgitavast menetlusest.

14. Käesoleva artikli kohaselt väljastatud kasutuselevõtu load ei piira asjaomastes võrgustikes nimetatud sõidukite käitamiseks raudteeveo-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele kehtestatud teiste tingimuste kohaldamist vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklitele 9, 10 ja 11.

Artikkel 22

KTK-le vastavate sõidukite esimene kasutuselevõtu luba

1. Käesolevat artiklit kohaldatakse sõidukite suhtes, mis vastavad kõigile kasutuselevõtmise hetkel kehtivatele asjaomastele KTKdele, tingimusel et neis KTKdes on kehtestatud märkimisväärne osa olulistest nõuetest ning et asjaomane KTK veeremi kohta on jõustunud ja kohaldatav.

2. Esimese kasutuselevõtu loa väljastab siseriiklik ohutusasutus järgmiselt:

a) kui kõik sõiduki struktuurilised allsüsteemid on saanud loa vastavalt IV peatüki sätetele, antakse kasutuselevõtu luba ilma täiendava kontrollita;

b) kui sõidukitele on kantud kõik vajalikud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid vastavalt artiklile 18, võivad siseriikliku ohutusasutuse poolt kasutuselevõtu loa väljastamise eesmärgil kontrollitavad kriteeriumid hõlmata ainult järgmist:

— sõiduki asjaomaste allsüsteemide tehnilist ühilduvust ja nende ohutut integreerimist artikli 15 lõike 1 kohaselt;

— sõiduki ja asjaomase infrastruktuuri tehnilist ühilduvust;

— avatud punktide puhul kohaldatavaid siseriiklikke eeskirju;

— asjaomastes KTKdes nõuetekohaselt kindlaks määratud erijuhtumitel kohaldatavaid riiklikke eeskirju.

Artikkel 23

KTK-le vastavate sõidukite täiendav kasutuselevõtu luba

1. Sõidukid, mis täielikult vastavad KTK-le, mis hõlmab asjaomaste allsüsteemide kõiki aspekte ilma erijuhtumite ning kitsalt sõiduki ja võrgustiku tehnilise ühilduvusega seotud avatud punktideta, ei vaja kasutuselevõtuks ühtegi täiendavat luba, kuni nad sõidavad KTK-le vastavates võrgustikes teistes liikmesriikides või tingimustel, mis on täpsustatud vastavates KTKdes.

▼B

2. Juhul kui sõidukid on saanud kasutuselevõtu loa vastavalt artiklile 22, kuid sellele ei ole osutatud lõikes 1, otsustavad liikmesriigid, kas sõidukite nende territooriumil kasutusele võtmiseks on vaja täiendavat luba. Sellisel juhul kohaldatakse lõikeid 3 kuni 7.

3. Loa taotleja esitab siseriiklikule ohutusasutusele materjalid vastava sõiduki või sõidukitüübi ja sõiduki kavandatava kasutamise kohta võrgustikus. Materjalides sisaldub järgmine teave:

a) dokumentaalsed tõendid selle kohta, et kõnealune sõiduk on saanud loa teises liikmesriigis vastavalt artiklile 22;

b) VI lisas osutatud tehnilise dokumentatsiooni koopia. See hõlmab salvestusseadmetega varustatud sõidukite korral teavet andmekogumismenetluse kohta, lubatud lugemit ja hindamist juhul, kui kõnealused andmed ei ole ühtlustatud vastava KTKga;

c) sõiduki varasemat hooldust ja vajaduse korral pärast loa saamist tehtud tehnilisi muudatusi kajastavad andmed;

d) tõendid iseloomulike tehniliste ja käitamisnäitajate kohta, mis näitavad, et sõiduk on vastavuses infrastruktuuri ja püsiseadmetega (sealhulgas ilmastikutingimused, elektrivarustussüsteem, kontrolli ja signaalimise süsteem, rööpavahe ja infrastruktuuri mõõtmed, suurim lubatud teljekoormus ja muud võrgustiku piirangud).

4. Kriteeriumid, mida siseriiklik ohutusasutus kontrollib, võivad hõlmata ainult

— sõiduki ja asjaomase võrgustiku tehnilist ühilduvust, kaasa arvatud avatud punktide puhul kohaldatavaid siseriiklikke eeskirju nimetatud ühilduvuse tagamiseks;

— asjaomastes KTKdes nõuetekohaselt kindlaks määratud erijuhtumitel kohaldatavaid siseriiklikke eeskirju.

5. Siseriiklik ohutusasutus võib nõuda lisateabe esitamist, riskianalüüsi tegemist vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõike 3 punktile a või võrgustikus tehtud katseid, et kontrollida lõikes 4 osutatud kriteeriumide vastavust. Pärast käesoleva direktiivi artiklis 27 osutatud võrdlusdokumendi vastuvõtmist võib riiklik ohutusasutus sellist kontrolli teha ainult siseriiklike eeskirjade alusel, mis seonduvad selles dokumendis esitatud B või C rühmaga.

6. Siseriiklik ohutusasutus määratleb pärast taotlejaga konsulteerimist lisateabe ulatuse ja sisu, nõutavad riskianalüüsid ja katsed. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeb taotlejaga konsulteerides kõik võimaliku selleks, et kõik katsed saaksid toimuda kolme kuu jooksul pärast taotluse esitamist. Vajaduse korral võtab siseriiklik ohutusasutus meetmeid katsete tegemise tagamiseks.

▼B

7. Kõikide käesoleva artikli kohaselt esitatud kasutuselevõtu loa taotluste kohta teeb siseriiklik ohutusasutus otsuse nii kiiresti kui võimalik ja hiljemalt

a) kaks kuud pärast lõikes 3 osutatud materjalide esitamist;

b) vajaduse korral üks kuu pärast siseriikliku ohutusasutuse nõutud lisateabe esitamist;

c) vajaduse korral ühe kuu jooksul pärast siseriikliku ohutusasutuse nõutud katsete tulemuste esitamist.

Artikkel 24

KTK-le mittevastavate sõidukite esimene kasutuselevõtu luba

1. Käesolevat artiklit kohaldatakse sõidukite suhtes, mis ei vasta kasutuselevõtmise hetkel kõigi kehtivate asjakohaste KTKde nõuetele, sealhulgas sõidukite suhtes, mille osas on kehtestatud erandeid, või juhul, kui märkimisväärset osa olulistest nõuetest ei ole ühe või mitme KTKga kehtestatud.

2. Esimese loa väljastab siseriiklik ohutusasutus järgmiselt:

— KTKga reguleeritud tehniliste küsimuste esinemise korral kohaldatakse EÜ vastavustõendamise menetlust;

— muude tehniliste küsimuste osas kohaldatakse käesoleva direktiivi artikli 17 lõikes 3 ja direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 8 nimetatud siseriiklikke eeskirju.

Kõnealune esimene luba kehtib üksnes selle väljastanud liikmesriigi võrgustikus.

Artikkel 25

KTK-le mittevastavate sõidukite täiendavad kasutuselevõtu load

1. Ühes liikmesriigis vastavalt artikli 21 lõikele 12 või artiklile 24 kasutusele lubatud sõidukite puhul võivad teised liikmesriigid vastavalt käesolevale artiklile otsustada, kas nende territooriumil on kasutuselevõtuks vaja täiendavaid lube.

2. Taotleja esitab siseriiklikule ohutusasutusele kõnealuse sõiduki või sõidukitüübi kohta tehnilise dokumentatsiooni koos üksikasjadega selle kavandatava võrgustikus kasutamise kohta. Dokumentides sisaldub järgmine teave:

a) dokumentaalsed tõendid selle kohta, et kõnealune sõiduk on saanud loa teises liikmesriigis, ning kasutatud menetlust puudutav dokumentatsioon, mis tõendab, et sõiduk vastab kehtivatele ohutusnõuetele, hõlmates vajaduse korral teabe artikli 9 kohaselt kasutatud või tehtud erandite kohta;

▼B

b) tehnilised andmed, hooldusplaan ja käitamisnäitajad. See hõlmab salvestusseadmetega varustatud sõidukite korral teavet andmekogumismenetluse kohta, lubatud lugemit ja hindamist, nagu on sätestatud direktiivi 2004/49/EÜ artikli 20 lõike 2 punktis c;

c) sõiduki varasemat käitamist, hooldust ja vajaduse korral pärast loa saamist tehtud tehnilisi muudatusi kajastavad andmed;

d) tõendid iseloomulike tehniliste ja käitamisnäitajate kohta, mis näitavad, et sõiduk on vastavuses infrastruktuuri ja püsiseadmetega (sealhulgas ilmastikutingimused, elektrivarustussüsteem, kontrolli ja signaalimise süsteem, rööpavahe ja infrastruktuuri mõõtmed, suurim lubatud teljekoormus ja muud võrgustiku piirangud).

3. Lõike 2 punktides a ja b osutatud teabe saab siseriiklik ohutusasutus kahtluse alla seada ainult juhul, kui ta saab tõendada olulise ohutusalase riski olemasolu, ilma et see piiraks artikli 16 kohaldamisala. Pärast artiklis 27 osutatud võrdlusdokumendi vastuvõtmist ei tohi siseriiklik ohutusasutus selles küsimuses tugineda ühelegi kõnealuses dokumendis loetletud A rühma eeskirjale.

4. Siseriiklik ohutusasutus võib nõuda lisateabe esitamist, riskianalüüsi tegemist vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõike 3 punktile a või võrgustikus tehtud katseid, et kontrollida käesoleva artikli lõike 2 punktides c ja d sätestatud teabe vastavust kehtivatele siseriiklikele eeskirjadele, millest on teatatud komisjonile vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 8 või käesoleva direktiivi artiklile 17. Pärast käesoleva direktiivi artiklis 27 osutatud võrdlusdokumendi vastuvõtmist võib siseriiklik ohutusasutus sellist kontrolli teha ainult siseriiklike eeskirjade alusel, mis seonduvad kõnealuses dokumendis loetletud B või C rühmaga.

Siseriiklik ohutusasutus määratleb pärast taotlejaga konsulteerimist lisateabe ulatuse ja sisu, nõutavad riskianalüüsid või katsed. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeb taotlejaga konsulteerides kõik võimaliku selleks, et kõik katsed saaksid toimuda kolme kuu jooksul pärast taotluse esitamist. Vajaduse korral võtab siseriiklik ohutusasutus meetmeid katsete tegemise tagamiseks.

5. Kõikide käesoleva artikli kohaselt esitatud kasutuselevõtu loa taotluste kohta teeb siseriiklik ohutusasutus otsuse nii kiiresti kui võimalik ja hiljemalt

a) neli kuud pärast lõikes 2 osutatud tehnilise dokumentatsiooni esitamist;

▼B

b) vajaduse korral kaks kuud pärast lisateabe esitamist või siseriikliku ohutusasutuse lõike 4 alusel nõutud riskianalüüsi esitamist;

c) vajaduse korral kaks kuud pärast siseriikliku ohutusasutuse lõike 4 alusel nõutud katsete tulemuste esitamist.

Artikkel 26

Sõidukitüüpide lubamine

1. Liikmesriigid võivad anda lubasid sõidukitüüpidele.

2. Juhul kui liikmesriigid annavad loa sõidukile, annavad nad samas loa sõidukitüübile.

3. Liikmesriigis juba lubatud tüübile vastavale sõidukile antakse selles liikmesriigis luba taotleja poolt esitatud vastavusdeklaratsiooni alusel ilma täiendava kontrollita. Juhul, kui selliste KTKde asjaomased sätted ja riiklikud eeskirjad, mille alusel on nimetatud sõidukitüüp lubatud, on muutunud, otsustab liikmesriik, kas nimetatud tüübile juba antud luba jääb kehtima või tuleb seda muuta. Kriteeriumid, mille täitmist siseriiklik ohutusasutus sõidukitüübile uue loa väljastamisel kontrollib, võivad tuleneda üksnes muutunud eeskirjadest. Sõidukitüübile antava loa uuendamine ei mõjuta varem lubatud sõidukitüüpide põhjal sõidukitele antud lubasid.

4. Komisjon võtab sõidukitüübi vastavusdeklaratsiooni näidise vastu hiljemalt 19. juuliks 2009 agentuuri koostatud kavandi alusel ja vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

5. Sõiduki teatavale tüübile vastavuse deklaratsioon peab olema kooskõlas

a) asjakohasele KTK-le vastava vastavustõendamise menetlusega KTK-le vastavate sõidukite korral;

b) otsuse 93/465/EMÜ moodulis D või E määratletud vastavustõendamise menetlusega KTK-le mittevastavate sõidukite korral. Vajaduse korral võib komisjon võtta vastu *ad hoc* vastavustõendamise menetluse vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

6. Taotleja võib taotleda sõidukitüübile luba mitmes liikmesriigis korraga. Sellisel juhul teevad riiklikud ohutusasutused koostööd menetluse lihtsustamiseks ja halduskoormuse vähendamiseks.

7. Tüübiluba registreeritakse artiklis 34 osutatud lubatud sõidukitüüpide Euroopa registris. Nimetatud registris näidatakse liikmesriik või liikmesriigid, milles sõidukitüüp on lubatud.

▼B

Artikkel 27

Siseriiklike eeskirjade liigitamine

1. Artiklis 25 osutatud sõidukite kasutuselevõtu lubade andmise menetluse lihtsustamiseks liigitatakse siseriiklikud eeskirjad vastavalt VII lisas näidatule.

2. Ilma et see piiraks artikli 30 lõike 3 kohaldamist, vaatab agentuur hiljemalt 19. jaanuariks 2009 üle VII lisa 1. jaos sätestatud parameetrid ning esitab komisjonile soovitusi, mida peab vajalikuks.

3. Agentuur koostab võrdlusdokumendi ettepaneku koos ristviidetega kõigis liikmesriikides kohaldatavatele siseriiklikele eeskirjadele sõiduki ekspluatatsiooni andmisel. Nimetatud ülesande täitmiseks teevad riiklikud ohutusasutused agentuuriga koostööd.

4. Agentuuri soovituse alusel ning vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele võtab komisjon vastu võrdlusdokumendi ning kõik seda ajakohastavad otsused.

VI PEATÜKK

TEAVITATUD ASUTUSED

Artikkel 28

Teavitatud asutused

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja teisi liikmesriike artiklis 13 viidatud vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise menetluse läbiviimise eest vastutavatest asutustest ja artiklis 18 viidatud vastavustõendamise menetlusest, nimetades iga asutuse vastutusala ja komisjonilt eelnevalt saadud tunnusnumbrid. Komisjon avaldab asutuste nimekirja, nende tunnusnumbrid ja vastutusalad *Euroopa Liidu Teatajas* ja ajakohastab seda nimekirja.

2. Liikmesriigid kohaldavad teavitatud asutuste hindamisel VIII lisas sätestatud kriteeriume. Asutusi, mis vastavad asjakohastes Euroopa standardites sätestatud hindamiskriteeriumidele, käsitatakse kõnealustele kriteeriumidele vastanuna.

3. Liikmesriik tühistab sellise asutuse kinnituse, mis enam ei vasta VIII lisas viidatud kriteeriumidele. Ta teatab sellest viivitamata komisjonile ja teistele liikmesriikidele.

4. Kui liikmesriik või komisjon leiab, et teise liikmesriigi poolt teavitatud asutus ei vasta VIII lisas osutatud kriteeriumidele, alustab komisjon nõuküsimist asjaomastelt osalistelt. Komisjon teatab viimasele liikmesriigile kõikidest muudatustest, mis on vajalikud, et teavitatud asutus saaks säilitada temale määratud staatust.

▼B

5. Komisjon moodustab teavitatud asutuste koordineerimisrühma (edaspidi „koordineerimisrühm”), mis käsitleb kõiki artiklis 13 viidatud vastavus- ja kasutuskõlblikkuse hindamise menetluste, artiklis 18 viidatud vastavustõendamise menetluse või asjakohaste KTKde kohaldamisega seotud küsimusi. Liikmesriikide esindajad võivas osaleda koordineerimisrühma töös vaatlejana.

Komisjon ja vaatlejad teavitavad artiklis 29 osutatud komiteed koordineerimisrühma raames tehtud tööst. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku küsimuste lahendamiseks vajalike meetmete võtmiseks. Vajaduse korral koordineeritakse teavitatud asutuste tegevust vastavalt artikli 30 lõikele 4.

6. Esimeses artiklis 39 osutatud aruandes hinnatakse ka VIII lisas määratud kriteeriumide rakendamist ja ning vajaduse korral tehakse ettepanek sobivate meetmete kohta.

VII PEATÜKK

KOMITEE JA TÖÖPROGRAMM

Artikkel 29

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel moodustatud komitee (edaspidi „komitee”).

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvese selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvese selle otsuse artikli 8 sätteid.

5. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 30

Lisaülesanded

1. Komisjon võib esitada komiteele käsitlemiseks kõiki käesoleva direktiivi rakendamisega seotud küsimusi. Vajaduse korral võtab komisjon vastavalt artikli 29 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusele vastu rakendussoovitused.

▼B

2. Komitee võib arutada kõiki raudteesüsteemi koostalitlusvõimega seotud küsimusi, kaasa arvatud ühenduse raudteesüsteemi ja kolmandate riikide raudteesüsteemi koostalitlusvõimega seotud küsimusi.

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid seoses II kuni IX lisa kohandamisega, võetakse vastu vastavalt artikli 29 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Kui see osutub vajalikuks, võib komitee asutada töörühmi, mis abistavad teda ülesannete täitmisel, eriti teavitatud asutuste koordineerimisel.

Artikkel 31

Tööprogramm

1. Komisjon koostab tööprogrammi, milles võetakse arvesse artikli 6 lõikes 1 sätestatud KTKde muutmise kohaldamisala artikli 8 kohast laiendamist ja muid käesoleva direktiiviga komisjonile antud kohustusi. Komisjon teavitab komiteed täielikult ja kaasab teda programmi koostamisel ja kaasajastamisel.

2. Tööprogramm sisaldab järgmisi etappe:

a) allsüsteemide nimekirjal (II lisa) põhineva ühenduse raudteesüsteemi mudeli arendamine agentuuri koostatud kavandi alusel, et tagada KTKde vaheline vastavus. Mudel peab eelkõige hõlmama süsteemi erinevaid komponente ja nende liideseid ning moodustama raamistiku iga KTK kasutusala kindlaksmääramiseks;

b) struktuurimudeli väljatöötamine KTKde koostamiseks;

c) KTKdes sätestatud lahenduste tasuvusanalüüsi meetodi väljatöötamine;

d) KTKde koostamiseks vajalike mandaatide vastuvõtmine;

e) põhiparameetrite kindlaksmääramine kõikidele KTKdele;

f) standardimisprogrammide kavandite kinnitamine;

g) direktiivi 2004/50/EÜ jõustumiskuupäeva ja KTKde avaldamise vahelise üleminekuperioodi korraldamine ning artiklis 36 osutatud taustsüsteemi vastuvõtmine.

▼B

VIII PEATÜKK

VÕRGUSTIKU JA RAUDTEEVEEREMI REGISTER

Artikkel 32

Sõidukite numeratsioonisüsteem

1. Kõigil ühenduse raudteesüsteemis kasutusel olevatel sõidukitel on Euroopa sõidukinumber (ESN), mis on antud esimese kasutuselevõtu loa väljastamisel.

2. Esimese kasutuselevõtu loa taotleja on vastutav kõnealuse sõiduki märgistamise eest sellele antud Euroopa sõidukinumbriga.

3. Euroopa sõidukinumber määratletakse käitamise ja liikluskorralduse KTKs.

4. Euroopa sõidukinumber määratakse vaid üks kord, kui käitamise ja liikluskorralduse KTKs pole ette nähtud teisiti.

5. Olenemata lõikest 1 võivad liikmesriigid ühendusesisese peamise raudteevõrgustiku rööpmevahest erineva rööpmevahega kolmandatesse riikidesse minevate või kolmandatest riikidest tulevate kasutuses olevate või kasutamiseks ette nähtud sõidukite puhul aktsepteerida muu koodisüsteemi alusel selgelt identifitseeritud sõidukeid.

Artikkel 33

Riiklikud raudteeveeremi registrid

1. Iga liikmesriik peab tema territooriumil kasutuselevõtu loa saanud sõidukite registrit. Kõnealune register vastab järgmistele kriteeriumidele:

a) register vastab lõikes 2 osutatud ühistele kirjeldustele;

b) registrit ajakohastab kõikidest raudteeveo-ettevõtjatest sõltumatu asutus;

c) registrile on juurdepääs direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 16 ja 21 määratud ohutusasutusel ja uurimisorganil; sellele tuleks õiguspärase taotluse alusel anda juurdepääs direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 määratud reguleerivatele asutustele ning agentuurile, raudteeveo-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, samuti sõidukeid registreerivatele või selles registris määratletud isikutele/organisatsioonidele.

2. Registri ühised tehnilised kirjeldused võetakse agentuuri ettevalmistatud tehnilise kirjelduse kavandi alusel vastu vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Tehnilise kirjelduse kavand sisaldab järgmist: registreeritavad andmed, andmete esitusviis, talitluslik ja tehniline arhitektuur, käitamisviis, sealhulgas andmete vahetamise kord, ning andmesisestuse ja juurdepääsu eeskirjad. Register sisaldab iga sõiduki kohta vähemalt järgmisi andmeid:

a) Euroopa sõidukinumber;

b) viited EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile ja väljaandnud asutusele;

▼B

c) viited artiklis 34 osutatud lubatud sõidukitüüpide Euroopa registrile;

d) sõiduki omaniku ja valdaja identifitseerimisandmed;

e) piirangud sõiduki kasutamisele;

f) hoolduse eest vastutav üksus.

3. Registripidaja teatab kohe selle liikmesriigi ametiasutusele, kus sõiduk kasutusele lubati, kõigist riiklikusse raudteeveeremi registrisse kantud andmete muudatustest, sõiduki hävimisest või oma otsusest sõidukit rohkem enam mitte registris pidada.

4. Seni, kuni liikmesriikide riiklikud raudteeveeremi registrid ei ole omavahel ühendatud, ajakohastab iga liikmesriik oma registrit muudatuste osas, mida teine liikmesriik temaga seonduvate andmete osas enda registrisse teeb.

5. Esimest korda kolmandas riigis kasutusele võetud ja liikmesriigis oma territooriumil kasutusele lubatud sõidukite puhul tagab see liikmesriik, et lõike 2 punktides d kuni f loetletud andmeid on võimalik kätte saada riiklikust raudteeveeremi registrist. Lõike 2 punktis f osutatud andmed võib asendada hooldusgraafikuga seotud ohutusalaste oluliste andmetega.

Artikkel 34

Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register

1. Agentuur loob ja haldab liikmesriikides ühenduse raudteevõrgustikus kasutuselevõtu loa saanud sõidukitüüpide registrit. Kõnealune register vastab järgmistele kriteeriumidele:

a) register on avalik ja kõigile elektrooniliselt kättesaadav;

b) register vastab lõikes 4 osutatud ühtsetele tehnilistele kirjeldustele;

c) register on ühendatud kõikide riiklike raudteeveeremi registritega.

2. Register sisaldab iga sõidukitüübi kohta järgmisi andmeid:

a) kõnealuse sõidukitüübi tehnilised näitajad, nagu on määratletud asjaomastes KTKdes;

b) tootja nimi;

c) selle sõidukitüübi järjestikuste lubade kuupäevad, viited ja väljastajaliikmesriigid, sealhulgas kõik piirangud või tühistamised.

▼B

3. Liikmesriigis sõidukitüübile loa andmisel, selles muudatuste tegemisel, loa kehtivuse peatamisel või tühistamisel teavitab selle liikmesriigi siseriiklik ohutusasutus sellest kohe agentuuri, et viimane saaks registrit ajakohastada.

4. Registri ühised tehnilised kirjeldused võetakse agentuuri ettevalmistatud tehnilise kirjelduse kavandi alusel vastu vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Tehnilise kirjelduse kavand sisaldab järgmist: registreeritavad andmed, andmete esitamise viis, talitluslik ja tehniline arhitektuur, käitamisviis ning andmesisestuse ja juurdepääsu eeskirjad.

Artikkel 35

Infrastruktuuriregister

1. Iga liikmesriik tagab infrastruktuuriregistri avaldamise ja ajakohastamise lõikes 2 osutatud läbivaatamistsükli alusel. See register osutab iga allsüsteemi või allsüsteemi osa põhilistele tunnustele (nt põhiparameetrid) ja nende korrelatsioonile kohaldatavate KTKde alusel sätestatud tunnustega. Sel eesmärgil osutab iga KTK täpselt, missugune teave peab sisalduma infrastruktuuriregistris.

2. Agentuur töötab välja nimetatud registrile tehniliste kirjelduste kavandi, milles käsitletakse registri esitamisviisi ja formaati, ajakohastamistsüklit ja kasutamisjuhiseid, võttes arvesse asjakohast üleminekuperioodi enne käesoleva direktiivi jõustumist kasutusele võetud infrastruktuuride jaoks. Komisjon võtab kõnealused tehnilised kirjeldused vastu vastavalt artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

IX PEATÜKK

ÜLEMINEKUSÄTTED

Artikkel 36

Taustsüsteemide kavand

1. Agentuur töötab välja vastavalt määruse (EÜ) nr 881/2004 artiklitele 3 ja 12 ning liikmesriikide poolt käesoleva direktiivi artikli 17 lõike 3 alusel esitatud teabele, kutsealasele tehnilisele dokumentatsioonile ja asjakohastele rahvusvaheliste kokkulepete tekstidele toetudes tehniliste eeskirjade taustsüsteemi kavandi, mis tagab käesoleva direktiivi artikli 1 kohasel käesoleva direktiivi kohaldamisala laiendamisel hõlmatavate võrgustike ja sõidukite koostalitlusvõime praeguse taseme. Vajaduse korral võtab komisjon kõnealuse taustsüsteemi vastu vastavalt käesoleva direktiivi artikli 29 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

▼B

2. Kõnealuse taustsüsteemi vastuvõtmise järel teatavad liikmesriigid komisjonile oma kavatsusest võtta vastu mis tahes siseriiklikke sätteid või arendada mis tahes projekti oma territooriumil, mis ei vasta taustsüsteemile.

X PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 37

Põhjendused

Kõikides käesoleva direktiivi kohaselt tehtud otsustes koostalitlusvõime komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamise kohta ja raudteesüsteemi moodustavate allsüsteemide kontrollimise kohta ning kõikides artiklite 7, 12, 14 ja 19 kohaselt tehtud otsustes esitatakse üksikasjalikult otsuse aluseks olevad põhjused. Sellest teatatakse asjaomasele osalisele niipea kui võimalik, osutades asjaomastes liikmesriikides kehtivate seaduste alusel kättesaadavatele õiguskaitsevahenditele ja selliste õiguskaitsevahendite kasutamise tähtaegadele.

Artikkel 38

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad artikli 1, artikli 2, artikli 4 lõike 2, artikli 5 lõigete 2, 5, 6 ja 8, artikli 6 lõigete 1, 2, 3, 9 ja 10, artiklite 7, 8 ja 9, artikli 11 lõigete 4 ja 5, artikli 12, artikli 13 lõike 5, artiklite 15, 16 ja 17, artikli 18 lõigete 1, 2, 4 ja 5, artikli 19 lõike 3, artiklite 20 kuni 27, artikli 28 lõigete 4 ja 6, artiklite 32 kuni 35 ning I–IX lisa järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 19. juuliks 2010. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiivi kohaldamisalas muudetavate peamiste siseriiklike õigusnormide tekstid.

2. Käesoleva direktiivi IV, V, VII ja VIII peatükkide ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose Vabariigi ja Malta Vabariigi suhtes seni, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesüsteemi.

Kohe, kui avalik-õiguslik või eraõiguslik ühendus esitab ametliku taotluse ehitada raudteeliin, mida hakkab kasutama üks või enam raudteeveo-ettevõtjat, kehtestavad asjaomased liikmesriigid õigusaktid, et rakendada aasta jooksul alates taotluse laekumisest need peatükid, millele viidatakse esimeses lõigus.

▼B

Artikkel 39

Aruanded ja teave

1. Iga kolme aasta järel ja esimest korda 19. juulil 2011 annab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks tehtud edusammudest. Aruanne sisaldab ka artiklis 9 sätestatud juhtude analüüsi.

2. Komisjon avaldab 19. juuliks 2013 aruande, milles sisaldub ka analüüs V peatüki rakendamise kohta ja sõidukite vastastikuse kasutamise edasiarenduse kohta ühenduse sees taotlejatele kehtivate menetluste pikkuse ja kulude osas. Vajaduse korral hinnatakse aruandes ka sõidukilubade väljastamisega seotud menetluste mitmete täiendavate lihtsustamisvõimaluste mõju. Sellisel juhul analüüsitakse mitmeid koostöövõimalusi riiklike ohutusasutuste ja agentuuri vahel.

3. Agentuur arendab ja ajakohastab korrapäraselt vahendit, mis suudab liikmesriigi või komisjoni taotluse korral esitada raudteesüsteemi koostalitlusvõime taseme graafiku. Kõnealune vahend kasutab artiklites 33, 34 ja 35 sätestatud registrites sisalduvat teavet.

Artikkel 40

Kehtetuks tunnistamine

Direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 19. juulist 2010, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi seoses kõnealuste direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega.

Kehtetuks tunnistatud direktiividele tehtavaid viiteid käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt käesoleva direktiivi XI lisas esitatud vastavustabelile.

Direktiivi 2004/49/EÜ artikkel 14 tunnistatakse kehtetuks alates 19. juulist 2008.

Artikkel 41

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 42

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

I LISA

REGULEERIMISALA

1. **Üleeuroopaline tavaraudteesüsteem**

1.1. *Võrgustik*

Üleeuroopaline tavaraudteesüsteemi võrgustik on otsuses nr 1692/96/EÜ nimetatud tavaraudteeliinide oma.

Käesoleva direktiivi tähenduses võib kõnealuse võrgustiku jaotada järgmisteks kategooriateks:

— reisijateveoteenusteks ette nähtud liinid;

— kombineeritud veoks ette nähtud liinid (reisijate- ja kaubavedu);

— spetsiaalselt kaubaveoteenusteks projekteeritud või ümberehitatud liinid;

— reisijatejaamad;

— kaubajaamad, kaasa arvatud ühendveoterminalid;

— eespool nimetatud komponente ühendavad liinid.

Võrgustik hõlmab liikluskorraldust, veeremi jälgimist ja navigeerimissüsteeme, andmetöötluse ja sidevahendite tehnilisi paigaldisi võrgustiku reisijate- ja kaubaveo kaugteenuste jaoks, et tagada võrgustiku turvaline ja ühtlane käitamine ning tõhus liikluskorraldus.

1.2. *Sõidukid*

Üleeuroopaline tavaraudteesüsteem koosneb kõikidest sõidukitest, mis võivad tõenäoliselt liikuda terves üleeuroopalises tavaraudteevõrgustikus või selle osas, sealhulgas

— iseliikuvad diisel- ja elektrirongid;

— diisel- ja elektrivedurid;

— reisijatevagunid;

— kaubavagunid, sealhulgas veokeid kandvad sõidukid.

Sõidukite hulka võivad kuuluda mobiilsed raudtee infrastruktuuri ehitus- ja hooldusseadmed.

Kõiki eespool nimetatud kategooriaid võib jaotada järgmiselt:

— sõidukid rahvusvaheliseks kasutuseks;

— sõidukid siseriiklikuks kasutuseks.

2. **Üleeuroopaline kiirraudteesüsteem**

2.1. *Võrgustik*

Üleeuroopaline kiirraudteesüsteemi võrgustik on otsuses nr 1692/96/EÜ nimetatud kiirraudteeliinide oma.

▼B

Kiirraudteeliinid hõlmavad järgmist:

— spetsiaalselt ehitatud kiirraudteed, mille tehniline varustatus võimaldab üldjuhul 250 km/h või suuremat liikluskiirust;

— spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, mille varustus võimaldab liikluskiirust umbes 200 km/h;

— spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, millel on topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eritunnused ja kus kiirust tuleb kohandada igal üksikjuhul. See kategooria hõlmab ka kiirraudteevõrgustike ja tavaraudteevõrgustike vahelisi ühendusliine, jaamade läbisõiduliine, jaamadele ja depoodele juurdepääsu liine jne, millel kiirraudtee jaoks mõeldud veerem liigub tavarongide kiirusega.

Võrgustik hõlmab liikluskorraldust, jälgimis- ja navigeerimissüsteeme, andmetöötluse ja sidevahendite tehnilisi paigaldisi võrgustiku teenuste jaoks, et tagada võrgustiku turvaline ja ühtlane käitamine ning tõhus liikluskorraldus.

2.2. *Sõidukid*

Üleeuroopaline kiirraudteesüsteem koosneb sõidukitest, mis on ette nähtud kasutamiseks

— spetsiaalselt kiirliikluseks ehitatud rööbasteedel kiirusel vähemalt 250 km/h ning võimaldades sobivate tingimuste korral kasutamist ka üle 300 km/h;

— või kiirusel umbes 200 km/h punkti 2.1 liinidel, kui need ühilduvad kõnealuste liinide jõudlustasemega.

Lisaks peavad sõidukid, mis on valmistatud kasutamiseks väiksemal maksimumkiirusel kui 200 km/h ning mis tõenäoliselt sõidavad kas kogu üleeuroopalises kiirraudteevõrgustikus või osas sellest, kui võrgustiku jõudlustase seda võimaldab, täitma nõudeid võrgustiku ohutu käitamise tagamiseks. Sel eesmärgil täpsustavad tavasõidukite KTKd ka tavasõidukite kiirraudteevõrgustikus ohutu käitamise nõudeid.

3. **Raudteesüsteemi ühilduvus**

Raudteeteenuste kvaliteet Euroopas sõltub muu hulgas võrgustiku omaduste (kõige laiemas tähenduses, nt kõikide asjaomaste allsüsteemide püsiosad) ja sõidukite omaduste (sealhulgas kõikide asjaomaste allsüsteemide rongisisesed komponendid) väga heast ühilduvusest. Sellest ühilduvusest oleneb jõudlus, ohutus, teenuse kvaliteet ja kulud.

4. **Kohaldamisala laiendamine**

4.1. *Võrgustiku ja sõidukite alamkategooriad*

KTKde reguleerimisala laiendatakse järk-järgult kogu raudteesüsteemile artikli 1 lõikes 4 osutatud korras. Koostalitlusvõime majanduslikult tõhusaks suurendamiseks arendatakse vajaduse korral kõikide käesolevas lisas nimetatud raudteevõrgu ja sõidukite kategooriate alamkategooriaid. Vajaduse korral võivad alamkategooriate artikli 5 lõikes 3 nimetatud tehnilised kirjeldused erineda.

▼B

4.2. *Kulude kohased kaitsemeetmed*

Kavandatud meetmete tasuvusanalüüsil arvestatakse muu hulgas järgmisega:

— kavandatud meetme rakendamisest tulenevad kulud;

— reguleerimisala laienemisest võrgustike ja sõidukite teatud alamkategooriate puhul tulenev kasu koostalitlusvõimele;

— kapitalikulude vähenemine mastaabisäästust ja sõidukite tõhusamast rakendamisest;

— investeerimiskulude ja hooldus-/kasutuskulude vähenemine tootjate ja hooldusettevõtete vahelise konkurentsi suurenemise tõttu;

— raudteesüsteemi tehnilisest täiustamisest tulenevad keskkonnaalased hüved;

— käitamisohutuse suurenemine.

Lisaks sellele näidatakse kõnealuses analüüsis tõenäolist mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele.

▼M2

II LISA

ALLSÜSTEEMID

1. **Allsüsteemide nimekiri**

Käesoleva direktiivi kohaldamisel võib raudteesüsteemi moodustava süsteemi jaotada järgmisteks allsüsteemideks:

a) struktuuriliste valdkondade allsüsteem:

— infrastruktuur;

— energia;

— raudteeäärne kontroll ja signaalimine;

— rongisisene kontroll ja signaalimine;

— veerem;

b) funktsionaalsete valdkondade allsüsteem:

— käitamine ja liikluskorraldus;

— hooldus;

— telemaatilised seadmed reisijate- ja kaubaveo teenuste jaoks.

2. **Allsüsteemide kirjeldus**

Agentuur esitab iga allsüsteemi või allsüsteemi osa kohta koostalitlusvõime komponentide ja aspektide nimekirja asjakohase KTK kavandi koostamise ajal. Ilma et see piiraks koostalitlusvõimega seotud asjaolude ja komponentide valikut või järjekorda, mille alusel nende kohta kehtestatakse KTK, kuuluvad allsüsteemi järgmised osad.

2.1. *Infrastruktuur*

Rööbastee, pöörangud, rajatised (sillad, tunnelid jne), jaamade infrastruktuur (perroonid, juurdepääsualad, sh piiratud liikumisvõimega isikutele, jne), ohutus- ja kaitsevahendid.

2.2. *Energia*

Elektrisüsteemid, kaasa arvatud kontaktõhuliinid ja elektritarbimise mõõtesüsteemide raudteeäärsed seadmed.

2.3. *Raudteeäärne kontroll ja signaalimine*

Kõik raudteeäärsed seadmed, mis on vajalikud ohutuse tagamiseks ning selleks, et kontrollida ja juhtida raudteevõrgustikus liiklemise loaga rongide liikumist.

2.4. *Rongisisene kontroll ja signaalimine*

Kõik rongisisesed seadmed, mis on vajalikud ohutuse tagamiseks ning selleks, et kontrollida ja juhtida raudteevõrgustikus liiklemise loaga rongide liikumist.

▼**M2**

2.5. *Käitamine ja liikluskorraldus*

Menetlused ja seadmed, mis võimaldavad erinevate struktuuriliste allsüsteemide, eriti rongikoosseisu ja rongijuhtimise, liikluse planeerimise ja liikluskorralduse allsüsteemide järjepidevat käitamist nii normaalsetel kui ka halvenenud tingimustel.

Töötajate kvalifikatsioon, mida võidakse rahvusvaheliste teenuste osutamisel nõuda.

2.6. *Telemaatilised seadmed*

Vastavalt I lisale koosneb see allsüsteem kahest osast:

a) reisijateveo teenuste seadmed, sealhulgas süsteemid, mis edastavad reisijatele teavet enne reisi ja reisi jooksul, broneerimis- ja maksesüsteemid, pagasi korraldamine ja rongide ning teiste transpordiliikide vaheliste ühenduste haldamine;

b) kaubaveoteenuste seadmed, sealhulgas infosüsteemid (kauba ja rongide järelevalve reaalajas), sorteerimis- ja jaotussüsteemid, broneerimis-, makse- ja arvesüsteemid, ühenduste korraldamine teiste transpordiliikidega ning elektrooniliste saatedokumentide koostamine.

2.7. *Veerem*

Struktuur, rongi kõikide seadmete juhtimissüsteem, vooluvõtuseadmed, veojõu- ja energiamuundurid, rongisisesed elektritarbimise mõõteseadmed, pidurdussüsteem, haakeseadmed, veermikud (pöördvankrid, teljed jne) ja vedrustus, uksed, inimene/masin-liidesed (vedurijuht, rongi personal ja reisijad, sh piiratud liikumisvõimega isikutele), passiivsed või aktiivsed ohutusseadmed ja reisijate ning rongi personali tervishoiu jaoks vajalikud vahendid.

2.8. *Hooldus*

Menetlused, seadmed, hooldustööde logistikakeskused ja reservid, mis võimaldavad kohustuslike parandustööde ja ennetavate hooldustööde tegemist, et tagada raudteesüsteemi koostalitlusvõime ja nõutavad tööparameetrid.

▼B

III LISA

OLULISED NÕUDED

1. **Üldnõuded**

1.1. *Ohutus*

1.1.1. Ohutuse seisukohast oluliste komponentide ja eriti rongi liikumisse kaasatud komponentide projekteerimine, ehitamine või kokkupanek, hooldus ja järelevalve peavad tagama ohutuse tasemel, mis vastab võrgustiku kohta kehtestatud eesmärkidele, sealhulgas halvenenud olukordade kohta kehtestatud eesmärkidele.

1.1.2. Ratta/rööpa kokkupuutega seotud parameetrid peavad vastama stabiilsusnõuetele, et tagada ohutu liikumine maksimaalse lubatud kiirusega. Piduriseadmestiku parameetrid peavad tagama, et peatamine on võimalik antud pidurdusvahemaa piires maksimaalsel lubatud kiirusel.

1.1.3. Kasutatavad komponendid peavad taluma mis tahes normaalseid või erandlikke pingeid, mis on määratletud nende kasutusaja jooksul. Juhuslikest tõrgetest põhjustatud ohutuse vähenemist tuleb piirata asjakohaste vahenditega.

1.1.4. Maarajatiste ja veeremi ehitus ning materjalide valik peavad tulekahju korral piirama tule puhkemist ja levikut ning tule ja suitsu ja tagajärgi.

1.1.5. Kasutajate käsitsetavad seadised peavad olema projekteeritud viisil, mis ei kahjusta seadiste ohutut kasutamist ega kasutajate tervist ja ohutust, kui seadiseid kasutatakse ettenähtud viisil, kuigi mitte vastavalt ülespandud juhistele.

1.2. *Töökindlus ja käideldavus*

Rongi liikumisega seotud püsi- või liikuvate komponentide järelevalve ja hooldus peavad olema korraldatud, tehtud ja kvantifitseeritud viisil, mis hoiab neid töös ettenähtud tingimustel.

1.3. *Tervishoid*

1.3.1. Materjale, mis võivad kasutusviisi tõttu tõenäoliselt kahjustada nende isikute tervist, kellel on materjalidele juurdepääs, ei tohi kasutada rongides ja raudtee infrastruktuurides.

1.3.2. Kõnealuseid materjale tuleb valida, tarvitusele võtta ja kasutada nii, et kahjulike ja ohtlike aurude ja gaaside eraldumine oleks piiratud, eriti tulekahju korral.

1.4. *Keskkonnakaitse*

1.4.1. Raudteesüsteemi rajamise ja käitamise mõjusid keskkonnale tuleb hinnata ja arvesse võtta süsteemi projekteerimise etapil kooskõlas ühenduses kehtivate sätetega.

1.4.2. Materjalid, mida kasutatakse rongides ja infrastruktuuridel, peavad ära hoidma keskkonnale kahjulike ja ohtlike aurude ja gaaside eraldumise, eriti tulekahju korral.

1.4.3. Veerem ja toitesüsteemid peavad olema projekteeritud ja toodetud viisil, mis tagab nende elektromagnetilise ühilduvuse seadmete ja riiklike või eravõrgustikega, mille tööd need võivad häirida.

▼M4

1.4.4. Raudteesüsteem peab olema projekteeritud ja seda tuleb käitada nii, et see ei põhjustaks lubamatut müratasetest:

— direktiivi 2012/34/EL artiklis 3 määratletud raudteeinfrastruktuuri lähedal asuvates piirkondades ning

— juhikabiinis.

▼B

1.4.5. Raudteesüsteemi käitamine nõuetekohasel tasemel ei tohi põhjustada maapinna vibratsiooni ulatuses, mis on vastuvõetamatu infrastruktuuri läheduses asuvatele piirkondadele ja elutegevusele ning normaalsele hooldustasemele.

1.5. *Tehniline ühilduvus*

Infrastruktuuri ja maarajatiste tehnilised omadused peavad ühilduma üksteisega ja raudteesüsteemis kasutatavate rongide tehniliste omadustega.

Kui kõnealustest omadustest kinnipidamine osutub võrgustiku teatavates lõikudes keerukaks, siis võib rakendada ajutisi lahendusi, mis tagavad vastavuse tulevikus.

▼M3

1.6. *Juurdepääs*

1.6.1. Puuetega isikutele ja piiratud liikumisvõimega isikutele peab olema tagatud juurdepääs infrastruktuuri ja veeremi allsüsteemile teiste isikutega võrdväärsetel alustel nii, et välditakse tõkestavaid asjaolusid või kõrvaldatakse need ning võetakse muid asjakohaseid meetmeid. See hõlmab selliste allsüsteemide asjakohaste osade konstrueerimist, ehitamist, uuendamist, ajakohastamist, hooldamist ja käitamist, millele üldsusel on juurdepääs.

1.6.2. Käitamise allsüsteemiga ja reisijateveo telemaatiliste seadmete allsüsteemiga tuleb tagada vajalikud funktsioonid, et lihtsustada puuetega isikute ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks juurdepääsu teiste inimestega võrdväärsetel alustel nii, et välditakse tõkestavaid asjaolusid või kõrvaldatakse need ning võetakse muid asjakohaseid meetmeid.

▼B

2. **Iga allsüsteemi nõuded**

2.1. *Infrastruktuur*

2.1.1. Ohutus

Tuleb võtta vajalikke meetmeid, et hoida ära soovimatu juurdepääs seadmetele.

Tuleb võtta meetmeid, et piirata inimesi ähvardavaid ohtusid, eriti kui rongid sõidavad raudteejaamadest läbi.

Infrastruktuurid, millele on avalik juurdepääs, peavad olema projekteeritud ja ehitatud viisil, mis piirab inimeste terviseriske (stabiilsus, tuli, juurdepääs, evakueerimine, perroonid jne).

Tuleb kehtestada vajalikud sätted, et võtta arvesse erilisi ohutustingimusi väga pikkades tunnelites ja viaduktidel.

▼M3

2.1.2. Juurdepääs

2.1.2.1. Puuetega isikutel ja piiratud liikumisvõimega isikutel peab olema juurdepääs üldsusele juurdepääsetavatele infrastruktuuri allsüsteemidele kooskõlas punktiga 1.6.

▼B

2.2. *Energia*

2.2.1. Ohutus

Toitesüsteemide töötamine ei tohi kahjustada rongide või inimeste (sõitjad, personal, raudteeäärsed elanikud ja kolmandad isikud) ohutust.

2.2.2. Keskkonnakaitse

Elektriliste või termiliste toitesüsteemide töötamine ei tohi keskkonda häirida üle kindlaks määratud piiride.

2.2.3. Tehniline ühilduvus

Kasutatavad elektrilised/termilised toitesüsteemid peavad

— võimaldama rongidel saavutada kindlaks määratud tööparameetreid;

— elektrilise toitesüsteemi puhul ühilduma rongidele paigaldatud vooluvõtuseadmetega.

2.3. *Kontroll ja signaalimine*

2.3.1. Ohutus

Üleeuroopalises tavaraudteevõrgustikus kasutatavad kontrolli- ja signaalimisseadmed ning menetlused peavad rongidel võimaldama liikuda ohutuse tasemel, mis vastab võrgule seatud eesmärkidele. Kontrolli- ja signaalimissüsteemid peavad kindlustama selliste rongide ohutu liikumise, millel on lubatud liikuda halvenenud tingimustes.

2.3.2. Tehniline ühilduvus

Kõiki uusi infrastruktuure ja veeremeid, mis on toodetud või arendatud pärast ühilduvate kontrolli ja signaalimise allsüsteemide vastuvõtmist, tuleb kohandada süsteemides kasutamiseks.

Vedurijuhiruumidesse paigaldatud juhtimis- ja signaalimisseadmed peavad võimaldama normaalset töötamist kindlaksmääratud tingimustel kogu raudteesüsteemi piires.

2.4. *Veerem*

2.4.1. Ohutus

Veeremite ja nende ühenduste ehitus peab olema projekteeritud viisil, mis kaitseb reisijate ja vedurijuhi ruume kokkupõrke või rööbastelt mahajooksmise korral.

Elektriseadmestik ei tohi kahjustada ohutust ning juhtimis- ja signaalimisseadmete toimimist.

Pidurdusmehhanismid ja avaldatav surve peavad ühilduma rööbaste, masinaehituse ja signaalimissüsteemidega.

Tuleb võtta meetmeid, mis hoiaksid ära juurdepääsu pinge all olevatele komponentidele, et mitte ohustada inimeste turvalisust.

▼B

Ohu korral peavad seadised võimaldama reisijatel teatada vedurijuhile ja kaasasolevale personalile, et reisijaga ühendust võetaks.

Juurdepääsu-ustel peab olema avamis- ja sulgemissüsteem, mis tagab reisijate turvalisuse.

Tuleb tagada tähistatud avariiväljapääsude olemasolu.

Tuleb kehtestada vajalikud sätted, et võtta arvesse erilisi ohutustingimusi väga pikkades tunnelites.

Piisava intensiivsuse ja kestusega avariivalgustussüsteem rongides on rangelt nõutav.

Rongid peavad olema varustatud valjuhääldisidega, mille kaudu rongi personalil on võimalik inimestega suhelda.

2.4.2. Töökindlus ja käideldavus

Olulise tähtsusega seadmete, liikumis-, veo- ja pidurdusseadmete ning samuti juhtimissüsteemi ehitus peab halvenenud olukorras võimaldama rongil töötamist jätkata kasutusse jäänud seadmete varal ilma ohtlike tagajärgedeta.

2.4.3. Tehniline ühilduvus

Elektriseadmestik peab ühilduma kontrolli- ja signaalimisseadmete töötamisega.

Elektrilise veojõu korral peavad vooluvõtuseadmete omadused võimaldama rongidel liikuda raudteesüsteemivõrgu toitesüsteemis.

Veeremi omadused peavad võimaldama sellel liikuda mis tahes liinil, millel veerem peaks töötama, võttes arvesse vastavaid kliimatingimusi.

2.4.4. Juhtseadised

Rongid peavad olema varustatud salvestusseadmega. Kõnealuse seadmega kogutud andmed ja nende töötlemine peab olema ühtlustatud.

▼M3

2.4.5. Juurdepääs

2.4.5.1. Puuetega isikutel ja piiratud liikumisvõimega isikutel peab olema juurdepääs üldsusele juurdepääsetavatele veeremi allsüsteemidele kooskõlas punktiga 1.6.

▼B

2.5. *Hooldus*

2.5.1. Tervishoid ja ohutus

Keskustes kasutatavad tehnilised seadmed ja menetlused peavad tagama allsüsteemi ohutu töötamise ning ei tohi kahjustada inimeste tervist ega ohutust.

2.5.2. Keskkonnakaitse

Hoolduskeskustes kasutatavad tehnilised seadmed ja menetlused ei tohi ületada ümbritseva keskkonna suhtes lubatud saaste taset.

2.5.3. Tehniline ühilduvus

Raudteerongide hooldusseadmed peavad võimaldama ohutuse, tervishoiu ja mugavusega seotud toimingute teostamist kõikidel veeremitel, mille jaoks need on projekteeritud.

▼B

2.6. *Käitamine ja liikluskorraldus*

2.6.1. Ohutus

Võrgustiku kasutuseeskirjade, vedurijuhtide, rongi ja juhtimiskeskuste personali kvalifikatsiooni kokkulangevus peab tagama ohutu töötamise, pidades silmas rahvusvaheliste ja siseriiklike teenuste erinevaid nõudeid.

Käitustegevuse ja hoolduse intervallide, hooldus- ja juhtimiskeskuse personali koolituse ja kvalifikatsiooni ning asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate poolt juhtimis- ja hoolduskeskustes sisse seatud kvaliteedi tagamise süsteemi reguleeritus peavad tagama kõrgetasemelise ohutuse.

2.6.2. Töökindlus ja käideldavus

Hooldustegevus ja selle perioodid, hoolduspersonali koolitus ja kvalifikatsioon ning hoolduskeskustes asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate poolt sisse seatud kvaliteedi tagamise süsteem peavad tagama süsteemi töökindluse ja käideldavuse kõrge taseme.

2.6.3. Tehniline ühilduvus

Võrgustiku käitamise eeskirjade, vedurijuhtide, rongi personali ja liikluskorraldajate kvalifikatsiooni reguleeritus peab tagama raudteesüsteemi tõhusa käitamise, pidades silmas riigipiire ületavate ja siseriiklike teenuste erinevaid nõudeid.

▼M3

2.6.4. Juurdepääs

2.6.4.1. On vaja võtta asjakohaseid meetmeid selle tagamiseks, et käitamiseeskirjadega nähakse ette vajalikud funktsioonid, et tagada juurdepääs puuetega isikute ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks.

▼B

2.7. *Telemaatilised seadmed kauba- ja reisijateveo jaoks*

2.7.1. Tehniline ühilduvus

Olulised nõuded telemaatiliste seadmete kohta tagavad teeninduse minimaalse taseme reisijate- ja kaubaveoettevõtjate jaoks, eriti tehnilise ühilduvuse osas.

Tuleb võtta meetmeid, et tagada

— andmebaaside, tarkvara ja andmeside protokollide arendamine viisil, mis võimaldab maksimaalset andmevahetust erinevate taotlejate ja ettevõtjate vahel, välja arvatud konfidentsiaalsed äriandmed;

— kasutajate lihtne juurdepääs teabele.

2.7.2. Töökindlus ja käideldavus

Andmebaaside, tarkvara ja andmeside protokollide kasutusviisid, juhtimine, ajakohastamine ja hooldus peavad tagama süsteemide tõhususe ja kvaliteetse teeninduse.

▼B

2.7.3. Tervishoid

Süsteemide ja kasutajate vahelised liidesed peavad vastama ergonoomia ja tervisekaitse miinimumeeskirjadele.

2.7.4. Ohutus

Ohutusega seotud teabe säilitamine või edastamine peab toimuma sobival tasemel terviklikult ja töökindlalt.

▼M3

2.7.5. Juurdepääs

2.7.5.1. On vaja võtta asjakohaseid meetmeid selle tagamiseks, et reisijateveo telemaatiliste seadmete allsüsteemiga nähakse ette vajalikud funktsioonid, et tagada juurdepääs puuetega isikute ja piiratud liikumisvõimega isikute jaoks.

▼B

IV LISA

KOOSTALITLUSVÕIME KOMPONENTIDE EÜ VASTAVUS- JA KASUTUSKÕLBLIKKUSE DEKLARATSIOON

1. **Koostalitlusvõime komponendid**

EÜ deklaratsioon kehtib koostalitlusvõime komponentide kohta, mis on seotud raudteesüsteemi koostalitlusvõimega, nagu on viidatud artiklis 3. Koostalitlusvõime komponendid võivad olla järgmised.

1.1. *Mitmesuguse kasutusega komponendid*

Need komponendid ei ole raudteesüsteemile spetsiifilised ning neid võib sellistena kasutada ka muudes valdkondades.

1.2. *Mitmesuguse kasutusega komponendid, millel on eriomadusi*

Need mitmesuguse kasutusega komponendid ei ole raudteesüsteemile spetsiifilised, ent peavad saavutama erilisi tööparameetreid, kui neid kasutatakse raudteega seotud eesmärkidel.

1.3. *Erikomponendid*

Need komponendid on raudtee valdkonnale spetsiifilised.

2. **Kohaldamisala**

EÜ deklaratsioon hõlmab

— kas ühe või enama teavitatud asutuse hinnangut koostalitlusvõime komponendi vastavuse kohta tehnilisele kirjeldusele, millele komponent peab vastama,

— või ühe või enama teavitatud asutuse hinnangut/otsustust koostalitlusvõime komponendi kasutuskõlblikkuse kohta selle raudteeümbruse piires (eriti liideste kaasamise puhul) seoses tehnilise kirjeldusega, eelkõige funktsionaalsust käsitleva tehnilise kirjeldusega, mida tuleb kontrollida.

Hindamismenetlus, mida teavitatud asutused rakendavad projekteerimise ja tootmise etappidel, koostatakse direktiivis 93/465/EMÜ määratletud moodulite alusel vastavalt KTKdes viidatud tingimustele.

3. **EÜ deklaratsiooni sisu**

EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud.

Deklaratsioon peab olema kirjutatud eeskirjadega samas keeles ning selles peab sisalduma alljärgnev:

— viited direktiivile;

— tootja või tema sellise volitatud esindaja nimi ja aadress, kelle asukoht on ühenduses (ärinimi ja täielik aadress; volitatud esindaja puhul ka tootja ärinimi);

— koostalitlusvõime komponendi kirjeldus (mudel, tüüp jne);

— vastavuse ja kasutuskõlblikkuse deklareerimise menetluse kirjeldus (artikkel 13);

— kõik olulised nõuded, millele koostalitlusvõime komponent vastab, eelkõige komponendi kasutustingimused;

▼B

— vastavuse või kasutuskõlblikkuse menetlusega seotud teavitatud asutuse (asutuste) nimi ja aadress ning hindamistõendi kuupäev, ja kui see on asjakohane, siis ka tõendi kehtivusaeg ja -tingimused;

— kui see on asjakohane, siis viide Euroopa tehnilistele kirjeldustele;

— allakirjutaja ametitõend, keda on volitatud võtma kohustusi tootja või tema volitatud esindaja nimel, kelle asukoht on ühenduses.

▼M2

V LISA

ALLSÜSTEEMIDE VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON

1. **Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise deklaratsioon**

EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja sellele lisatud dokumendid peavad olema kuupäevastatud ja allkirjastatud.

Kõnealune deklaratsioon peab põhinema allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetlusel, mida on kirjeldatud VI lisa punktis 2. Deklaratsioon peab olema kirjutatud tehnilise dokumentatsiooniga samas keeles ja see peab sisaldama vähemalt järgmist:

— viited direktiivile;

— tellija või tootja või tema sellise volitatud esindaja nimi ja aadress, kelle asukoht on Euroopa Liidus (esitada ärinimi ja täielik aadress; volitatud esindaja puhul ka tellija või tootja ärinimi);

— allsüsteemi lühike kirjeldus;

— teavitatud asutuse nimi ja aadress, kes viis läbi artiklis 18 osutatud EÜ vastavustõendamise;

— viited dokumentidele, mis sisalduvad tehnilises dokumentatsioonis;

— kõik asjakohased ajutised või lõplikud sätted, mida allsüsteemides peab järgima, ning vajaduse korral igasugused kasutuspiirangud ja -tingimused;

— ajutise EÜ deklaratsiooni puhul selle kehtivusaeg;

— allakirjutaja ametitõend.

Kui VI lisas viidatakse EÜ vastavustõendamise vahedeklaratsioonile, siis kehtivad kõnealusele deklaratsioonile käesoleva punkti sätted.

2. **Allsüsteemide vastavustõendamise deklaratsioon siseriiklike eeskirjade olemasolu korral**

Kui VI lisas viidatakse allsüsteemide vastavustõendamise deklaratsioonile siseriiklike eeskirjade olemasolu korral, siis kehtivad kõnealusele deklaratsioonile punkti 1 sätted *mutatis mutandis*.

▼M2

VI LISA

ALLSÜSTEEMIDE VASTAVUSTÕENDAMISE MENETLUS

1. ÜLDPÕHIMÕTTED

Allsüsteemi vastavustõendamise menetlus hõlmab kontrollimist ja tõendamist, et kõnealune allsüsteem:

— on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud viisil, mis vastab allsüsteemi käsitlevatele olulistele nõuetele, ja

— võib saada kasutuselevõtu loa.

2. EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE MENETLUS

2.1. **Sissejuhatus**

EÜ vastavustõendamine on menetlus, mille käigus teavitatud asutus kontrollib ja tõendab, et allsüsteem:

— vastab asjakohasele KTKle,

— vastab muudele asutamislepingust tulenevatele õigusnormidele.

2.2. **Allsüsteemi osad ja etapid**

2.2.1 *Vastavustõendamise vaheteatis*

Kui KTKdes on nii määratletud või kui see on asjakohane, siis taotleja nõudmisel võib allsüsteemi teatud osadeks jagada või seda kontrollida vastavustõendamise menetluse teatud etappide jooksul.

Vastavustõendamise vaheteatise kasutamine on menetlus, mille käigus teavitatud asutus kontrollib ja tõendab allsüsteemi teatud osade vastavust või vastavustõendamise menetluse teatud etappe.

Vastavustõendamise vaheteatise kasutamise tulemuseks on alati EÜ vastavustõendamise vahesertifikaat, mille väljastab taotleja valitud teavitatud asutus, ning taotleja koostab omakorda EÜ vastavustõendamise vahedeklaratsiooni, kui see on asjakohane. Vastavustõendamise vahesertifikaadil ja vastavustõendamise vahedeklaratsioonil peab olema viide KTKdele, millele vastavust on hinnatud.

2.2.2 *Allsüsteemi osad*

Taotleja võib taotleda vastavustõendamise vaheteatise kasutamist iga osa kohta. Iga osa kontrollitakse igas etapis vastavalt punktile 2.2.3.

2.2.3 *Vastavustõendamise menetluse etapid*

Allsüsteemi või allsüsteemi teatud osasid kontrollitakse igas järgmises etapis:

— üldine projekt;

— tootmine: ehitamine, sealhulgas eelkõige tsiviilehitustööd, komponentide valmistamine, kokkupanemine ja üldine seadistamine;

— lõplik katsetamine.

Taotleja võib taotleda vastavustõendamise vaheteatise kasutamist projekteerimisetapi (kaasa arvatud tüübikatsetused) ja tootmisetapi puhul.

2.3. **Vastavustõendamise sertifikaat**

2.3.1. EÜ vastavustõendamise eest vastutav teavitatud asutus hindab allsüsteemi projekteerimist, tootmist ja lõplikku katsetamist ning koostab taotlejale mõeldud EÜ vastavustõendamise sertifikaadi ja taotleja koostab omakorda EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. EÜ vastavustõendamise sertifikaadis peab olema viide KTKdele, millele vastavust on hinnatud.

▼M2

Kui allsüsteemi vastavust kõigile asjakohastele KTKdele ei ole hinnatud (näiteks erandi, ümberehitamise või uuendamise puhul KTKde osalise rakendamise, KTK üleminekuaja või erijuhtumi korral), siis esitatakse EÜ sertifikaadis täpsed viited nendele KTKdele või nende osadele, millele vastavust ei ole teavitatud asutus EÜ vastavustõendamise menetluse käigus kontrollinud.

2.3.2. Kui on väljastatud EÜ vastavustõendamise vahesertifikaat, võtab allsüsteemi EÜ vastavustõendamise eest vastutav teavitatud asutus neid vahesertifikaate arvesse ning teeb enne EÜ vastavustõendamise sertifikaadi väljastamist järgmist:

— kontrollib, et EÜ vastavustõendamise vahesertifikaat hõlmaks nõuetekohaselt KTKde asjakohaseid nõudeid;

— kontrollib kõiki EÜ vastavustõendamise vahesertifikaadiga hõlmamata aspekte ja

— kontrollib allsüsteemi kui terviku lõplikku katsetamist.

2.4. **Tehniline dokumentatsioon**

EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga kaasnev tehniline dokumentatsioon peab sisaldama järgmist teavet:

— kõnealuse allsüsteemi suhtes asjakohased projekteerimisega seotud tehnilised karakteristikud, nagu näiteks üldised ja detailsed ehitamisega kooskõlas olevad joonised, elektri- ja hüdraulikaskeemid, juhtimisahela skeemid, andmetöötlus- ja automaatikasüsteemide kirjeldus, käitamis- ja hooldusdokumendid jne;

— allsüsteemi inkorporeeritud koostalitlusvõime komponentide nimekiri, nagu on viidatud artikli 5 lõike 3 punktis d;

— EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide koopiad, millega eespool nimetatud komponendid peavad olema varustatud vastavalt direktiivi artiklile 13; vajaduse korral lisatakse neile vastavad arvestusmärkused ning selliste katsete ja hindamiste protokollide koopiad, mida teostasid teavitatud asutused üldiste tehniliste kirjelduste alusel;

— EÜ vastavustõendamise vahesertifikaat, kui see on olemas, ning sel juhul ka EÜ vastavustõendamise sertifikaadi juurde kuuluv EÜ vastavustõendamise vahedeklaratsioon koos teavitatud asutuse poolt sertifikaadile tehtud kehtivuskontrolli tulemustega;

— EÜ vastavustõendamise eest vastutava teavitatud asutuse allkirjastatud EÜ vastavustõendamise sertifikaat koos vastavate arvestusmärkustega, milles sätestatakse, et allsüsteem vastab asjakohaste KTKde nõuetele, ning nimetatakse allsüsteemi tegevuse ajal märgitud reservatsioonid, mis jäid kehtima; samuti peaks EÜ vastavustõendamise sertifikaadile lisama inspekteerimis- ja auditeerimisaruanded, mille on koostanud kõnealune asutus seoses vastavustõendamisega, nagu on määratletud punktides 2.5.3 ja 2.5.4;

— asutamislepingust tulenevate muude õigusaktidega kooskõlas väljastatud EÜ sertifikaadid;

— kui vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 352/2009 ([1]) on nõutav ohutu integreerimine, siis lisab taotleja tehnilisele dokumentatsioonile hindaja aruande direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõikes 3 viidatud riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohta.

([1]) ELT L 108, 22.4.2009, lk 4.

▼M2

2.5. **Järelevalve**

2.5.1. EÜ järelevalve eesmärk on tagada tehnilisest dokumentatsioonist tulenevate kohustuste täitmine allsüsteemi tootmise jooksul.

2.5.2. Tootmise kontrollimise eest vastutaval teavitatud asutusel peab olema pidev juurdepääs ehitusplatsidele, tootmistsehhidele ja ladustamisaladele ning vajaduse korral eeltöötlemis- ja katsetamiskohtadele ning üldse kõikidele tööpaikadele, mida asutus oma ülesande täitmisel vajalikuks peab. Teavitatud asutus peab taotlejalt saama kõik selleks otstarbeks vajalikud dokumendid, eelkõige allsüsteemiga seotud rakendusplaanid ja tehnilise dokumentatsiooni.

2.5.3. Rakendamise kontrollimise eest vastutav teavitatud asutus peab regulaarselt tegema auditeid, et kinnitada vastavust asjakohastele KTKdele. Ta peab rakendamise eest vastutavatele isikutele esitama auditeerimisaruande. Teatavatel ehitamise etappidel võib olla vajalik asutuse kohalolek.

2.5.4. Lisaks sellele võib teavitatud asutus ehitusplatsi ja tootmistöökoda ette teatamata külastada. Selliste külaskäikude ajal võib teavitatud asutus teha täieliku või osalise auditi. Ta peab rakendamise eest vastutavatele isikutele esitama inspekteerimisaruande ja vajaduse korral auditeerimisaruande.

2.5.5. Eesmärgiga koostada IV lisa punktis 2 nimetatud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon, on teavitatud asutusel võimalus kontrollida koostalitlusvõime komponendiga varustatud allsüsteemi, et hinnata seal, kus vastav KTK seda nõuab, allsüsteemi kasutuskõlblikkust kavandatud raudteeümbruse piires.

2.6. **Esitamine**

Lõikes 2.4 viidatud täielik dokumentatsioon tuleb esitada taotlejale, et täiendada selle eest vastutava teavitatud asutuse väljastatud EÜ vastavustõendamise vahesertifikaati, kui see on olemas, või et täiendada vastavustõendamise sertifikaati, mille on välja andnud allsüsteemi EÜ vastavustõendamise eest vastutav teavitatud asutus. Dokumentatsioon tuleb lisada EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile, mille taotleja saadab pädevale asutusele, kellele ta esitab taotluse kasutuselevõtu loa saamiseks.

Taotleja peab säilitama dokumentatsiooni koopiat kogu allsüsteemi kasutusaja jooksul. See tuleb saata igale liikmesriigile, kes sellekohast soovi avaldab.

2.7. **Avalikustamine**

Iga teavitatud asutus peab regulaarselt avaldama asjakohast teavet järgmiste dokumentide kohta:

— laekunud EÜ vastavustõendamise ja vastavustõendamise vaheteatise kasutamise taotlused;

— koostalitusvõime komponentide vastavuse ja/või kasutuskõlblikkuse hindamise taotlus;

— väljastatud või tagasilükatud EÜ vastavustõendamise vahesertifikaadid;

— väljastatud või tagasilükatud EÜ vastavustunnistused ja/või kasutuskõlblikkuse EÜ sertifikaadid;

— väljastatud või tagasilükatud EÜ vastavustõendamise sertifikaadid.

▼M2

2.8. **Keel**

EÜ vastavustõendamise menetlusega seotud toimikud ja kirjavahetus peavad olema selle ELi liikmesriigi riigikeeles, kus taotleja on registreeritud, või ELi ametlikus keeles, mille taotleja on heaks kiitnud.

3. VASTAVUSTÕENDAMISE MENETLUS SISERIIKLIKE EESKIRJADE OLEMASOLU KORRAL

3.1. **Sissejuhatus**

Vastavustõendamise menetlus siseriiklike eeskirjade olemasolu korral on menetlus, mille käigus artikli 17 lõike 3 alusel määratud asutus (edaspidi „määratud asutus") kontrollib ja tõendab, et allsüsteem vastab siseriiklikele eeskirjadele, millest on teavitatud vastavalt artikli 17 lõikele 3.

3.2. **Vastavustõendamise sertifikaat**

Siseriiklike eeskirjade olemasolu korral koostab vastavustõendamise menetluse eest vastutav määratud asutus taotlejale mõeldud vastavustõendamise sertifikaadi.

Sertifikaat sisaldab täpset viidet siseriiklikule eeskirjale, millele vastavust on määratud asutus vastavustõendamise menetluse käigus kontrollinud, sealhulgas seoses nende eeskirjadega, mis käsitlevad KTK erandiga ümberehitatavaid või uuendatavaid osasid.

Veeremit moodustavate allsüsteemidega seotud siseriiklike eeskirjade olemasolu korral jagab määratud asutus sertifikaadi kahte ossa. Üks osa hõlmab viiteid nendele siseriiklikele eeskirjadele, mis on rangelt seotud üksnes veeremi ja asjakohase võrgustiku vahelise tehnilise koostalitlusvõimega, ning teine osa hõlmab kõiki ülejäänud siseriiklikke eeskirju.

3.3. **Tehniline dokumentatsioon**

Siseriiklike eeskirjade olemasolu korral tuleb vastavustõendamise sertifikaadiga kaasnev tehniline dokumentatsioon lisada punktis 2.4 viidatud tehnilisele dokumentatsioonile ja seal peavad olema esitatud andmed, mis on asjakohased allsüsteemi siseriiklikele eeskirjadele vastavuse hindamiseks.

▼B

VII LISA

PARAMEETRID, MIDA TULEB KONTROLLIDA KTK-LE MITTEVASTAVATE SÕIDUKITE KASUTUSELEVÕTMISEL JA SISERIIKLIKE EESKIRJADE LIIGITAMISEL

▼M1

1. **Parameetrite loend**

1.1. Üldised dokumendid

Üldised dokumendid (sh uute, uuendatud ja täiustatud veeremite kirjeldus, nende kavandatud kasutus, konstruktsioon, teave käitamise ja hoolduse kohta, tehniline toimik jne)

1.2. Struktuur ja mehaanilised osad

Mehaaniline terviklikkus ja veeremitevahelised liidesed (sh puhvrid ja haakeseadmed, lõõtsühendused), veeremi konstruktsiooni ja sisseseade (nt istmed) tugevus, kandevõime, passiivne ohutus (sh sisemine ja väline kokkupõrkekindlus)

1.3. Veeremi ja rööbastee vastastoime ning gabariidid

Mehaanilised infrastruktuuriliidesed (sh staatiline ja dünaamiline käitumine, tolerantsid ja istud, gabariidid, veermikud jne)

1.4. Pidurdusseadis

Pidurdamisega seotud elemendid (sh ratta libisemiskaitse, pidurdusseadis, pidurdustõhusus sõidu ajal, häda- ja seisupidur)

1.5. Reisijatega seotud elemendid

Reisijate jaoks ette nähtud sisseseade ja reisikeskkond (sh reisijate jaoks ette nähtud aknad ja uksed, piiratud liikuvusega isikute vajaduste arvestamine jne)

1.6. Keskkonnatingimused ja aerodünaamiline mõju

Keskkonna mõju veeremile ja veeremi mõju keskkonnale (sh aerodünaamilised tingimused ning liidesed veeremi ja raudteesüsteemi rööbasteeäärse osa ja väliskeskkonna vahel)

1.7. Välise hoiatuse, märgistamise, tarkvara funktsioonide ja terviklikkuse nõuded

Väline hoiatus, märgistamine, tarkvara funktsioonid ja terviklikkus, st ohutusega seotud funktsioonid, mis mõjutavad rongi, sh rööbasbussi käitumist

1.8. Toiteallikad ja juhtimissüsteemid rongi pardal

Käivitus-, toite- ja juhtimissüsteemid pardal, lisaks veeremi- ja toitesüsteemivahelised liidesed ning kõik elektromagnetilise ühilduvuse aspektid

1.9. Töötajatele ette nähtud sisseseade, liidesed ja keskkond

Töötajate jaoks ette nähtud pardaseadmed, liidesed, töötingimused ja -keskkond (sh juhikabiin, juhi ja masina vaheline liides)

▼M1

1.10. Tuleohutus ja evakueerimine

1.11. Hooldus

Pardal olevad hooldusseadmed ja -liidesed

1.12. Kontrolli- ja signaalimise süsteem pardal

Kõik pardaseadmed, mis on vajalikud, et tagada ohutus ning juhtida ja kontrollida raudteevõrgu kasutamiseks loa saanud rongide liikumist ning selle mõju raudteesüsteemi rööbasteeäärsele osale

1.13. Konkreetsed operatsioonilised nõudmised

Veeremite konkreetsed operatsioonilised nõudmised (sh halvenenud tingimuste, veeremi remontimise korral jne)

1.14. Kaubaveoga seotud elemendid

Kaubaveoga seotud konkreetsed nõuded ja keskkond (sh ohtlike kaupade puhul nõutavad konkreetsed seadmed)

Eespool kaldkirjas olevad selgitused ja näited on esitatud üksnes teabe eesmärgil ega ole parameetrite määratlused.

▼B

2. **Eeskirjade liigitamine**

Punktis 1 nimetatud parameetritega seonduvad siseriiklikud eeskirjad määratakse ühte kolmest alltoodud rühmast. Rangelt kohaliku iseloomuga eeskirju ja piiranguid ei ole arvesse võetud; nende kontrollimine hõlmab muu hulgas raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vastastikusel kokkuleppel tehtavaid kontrollkäike.

A rühm

A rühma kuuluvad

— rahvusvahelised standardid;

— siseriiklikud eeskirjad, mida loetakse raudteeohutuse mõistes samaväärseks teiste liikmesriikide siseriiklike eeskirjadega.

B rühm

B rühma kuuluvad kõik eeskirjad, mis ei kuulu A rühma ja C rühma kohaldamisalasse või mida pole olnud võimalik liigitada ühte neist rühmadest.

C rühm

C rühma kuuluvad eeskirjad, mis on selgelt vajalikud ning on seotud infrastruktuuri tehniliste näitajatega, eesmärgiga tagada turvaline ja koostalitluslik kasutamine antud võrgustikus (nt gabariidivärav).

▼B

VIII LISA

MIINIMUMNÕUDED, MIDA LIIKMESRIIGID PEAVAD ASUTUSTE TEAVITAMISEL ARVESSE VÕTMA

1. Asutus, selle direktor ja kontrollide tegemise eest vastutav personal ei või olla otseste ega volitatud esindajatena seotud koostalitlusvõime komponentide või allsüsteemide projekteerimise, tootmise, ehitamise, turustamise, hoolduse või kasutusega. See ei välista võimalust vahetada tehnilist teavet tootja ja asutuse vahel.

2. Asutus ja kontrollide eest vastutav personal peavad kontrolle tegema suurima erialase asjatundlikkuse ja tehnilise pädevusega ning olema vabad igasugustest, eelkõige rahalistest surveavaldustest ja mõjutustest, mis võivad mõjutada nende otsust või inspekteerimise tulemust, eriti kui need tulevad isikutelt või isikurühmadelt, keda mõjutavad kontrollide tulemused.

Eelkõige peab kontrollimise eest vastutav asutus ja personal olema talitluslikult sõltumatu asutustest, mis on määratud välja andma kasutuselevõtu lubasid käesoleva direktiivi, litsentse direktiivi 95/18/EÜ ja sertifikaate direktiivi 2004/49/EÜ raames, ning õnnetuste uurimise eest vastutavatest asutustest.

3. Asutus peab palkama personali ja evima vahendeid, mis on vajalikud, et täita kontrollidega seotud tehnilisi ja haldusülesandeid. Samuti peaks asutusel olema võimalik kasutada seadmeid, mis on vajalikud erandlike kontrollide jaoks.

4. Kontrollimise eest vastutaval personalil peab olema

— hea tehniline ja erialane ettevalmistus;

— piisavad teadmised nõuetest kontrollide kohta, mida nad teevad, ja piisavad kogemused selliste kontrollide tegemiseks;

— oskus koostada tõendeid, protokolle ja aruandeid, mis moodustavad tehtud kontrollide ametliku protokolli.

5. Kontrollide eest vastutava personali sõltumatus peab olema tagatud. Ühtegi ametnikku ei tohi tasustada tehtud kontrollide arvu või tulemuse alusel.

6. Asutus peab endale võtma tsiviilvastutuskindlustuse juhul, kui riik ei kata vastutust vastavalt siseriiklikule õigusele, või kui liikmesriik ise ei tee otseselt kontrolle.

7. Asutuse personali suhtes kohaldatakse ametisaladuse hoidmise nõuet teabe osas, mida see omandab ülesannete täitmise käigus (välja arvatud pädevad haldusasutused ja õnnetuse korral juurdlust teostavad organid selles riigis, kus nad tegutsevad, samuti organid, kes teostavad juurdlust õnnetuste korral, mille on põhjustanud kontrollitud allsüsteemide või koostalitlusvõime komponentide rike) käesoleva direktiivi või direktiivi rakendavate siseriiklike õigusnormide kohaselt.

▼B

IX LISA

ERANDIST TEATAMISE DOKUMENDID

Erandi taotluse esitamisel peavad liikmesriigid esitama järgmised dokumendid:

a) ametlik kiri, milles teatatakse komisjonile kavandatavast erandist;

b) kirjale lisatud dokumendid, mis hõlmavad vähemalt järgmist:

— erandiga seotud tööde, varade ja teenuste kirjeldus; seejuures täpsustatakse olulised tähtajad, geograafiline olukord ning funktsionaalsed ja tehnilised valdkonnad;

— üksikasjalik kirjeldus KTKde (või nende osade) kohta, millega seoses erandit taotletakse;

— kohaldatavate alternatiivsete sätete täpne ja üksikasjalik kirjeldus;

— artikli 7 lõike 1 punkti a alusel esitatud taotluste puhul projekti edasijõudnud arengujärgu põhjendus;

— erandi põhjendus, mis hõlmab peamisi tehnilisi, majanduslikke, kaubanduslikke, töökorralduslikke ja/või halduslikke põhjendusi;

— kõik muud erandit põhjendavad asjaolud;

— nende meetmete kirjeldus, mida liikmesriik kavatseb võtta selleks, et toetada projekti lõplikku koostalitlusvõimet. Kui tegemist on väikese ulatusega erandiga, ei ole see kirjeldus nõutav.

Dokumendid esitatakse nii paberkandjal kui ka elektrooniliselt. See võimaldab kõnealuste dokumentide edastamist komitee liikmetele.

▼B

X LISA

A OSA

Kehtetuks tunnistatud direktiivid

(osutatud artiklis 40)

Direktiiv 96/48/EÜ	
Direktiiv 2001/16/EÜ	
Direktiiv 2004/49/EÜ	Ainult artikkel 14

B OSA

Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtajad

(viidatud artiklis 40)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtaeg
96/48/EÜ	9. aprill 1999
2001/16/EÜ	20. aprill 2003
2004/49/EÜ	30. aprill 2006

▼B

XI LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 96/48/EÜ	Direktiiv 2001/16/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1
Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
—	—	Artikli 1 lõige 3
—	Artikli 1 lõige 3	Artikli 1 lõige 4
Artikli 2 sissejuhatav lause	Artikli 2 sissejuhatav lause	Artikli 2 sissejuhatav lause
Artikli 2 punktid a kuni l	Artikli 2 punktid a kuni l	Artikli 2 punktid a, b ja e kuni m
—	—	Artikli 2 punktid c ja d
Artikli 2 punkt n	Artikli 2 punkt m	Artikli 2 punkt n
Artikli 2 punkt o	Artikli 2 punkt n	Artikli 2 punkt o
Artikli 2 punkt m	Artikli 2 punkt o	Artikli 2 punkt p
Artikli 2 punkt p	Artikli 2 punkt p	Artikli 2 punkt q
—	—	Artikli 2 punktid r kuni z
Artiklid 3, 4 ja 5	Artiklid 3, 4 ja 5	Artiklid 3 ja 4 ning artikli 5 lõiked 1 kuni 5
Artikli 5 lõige 6	Artikli 5 lõige 7	Artikli 5 lõige 7
—	—	Artikli 5 lõige 6
—	—	Artikli 5 lõige 8
Artikli 6 lõiked 1 kuni 8	Artikli 6 lõiked 1 kuni 8	Artikli 6 lõiked 1 kuni 8
—	—	Artikli 6 lõiked 9 ja 10
—	—	Artiklid 7 ja 8
Artikkel 7	Artikkel 7	Artikkel 9
Artikkel 8	Artikkel 8	Artikli 10 lõige 1
Artikkel 9	Artikkel 9	Artikli 10 lõige 2
Artikli 10 lõiked 1 kuni 3	Artikli 10 lõiked 1 kuni 3	Artikli 11 lõiked 1 kuni 3
—	Artikli 10 lõige 6	Artikli 11 lõige 4
—	—	Artikli 11 lõige 5
Artiklid 11 kuni 13	Artiklid 11 kuni 13	Artiklid 12 kuni 14
Artikli 14 lõiked 1 ja 2	Artikli 14 lõiked 1 ja 2	Artikli 15 lõiked 1 ja 2
Artikli 14 lõige 3	Artikli 14 lõige 3	Artikkel 20
Artikli 14 lõiked 4 ja 5	Artikli 14 lõiked 4 ja 5	Artikkel 33
—	—	Artikli 15 lõiked 2 ja 3

▼B

Direktiiv 96/48/EÜ	Direktiiv 2001/16/EÜ	Käesolev direktiiv
Artiklid 15 ja 16	Artiklid 15 ja 16	Artiklid 16 ja 17
Artikli 16 lõige 3	Artikli 16 lõige 3	Artikli 17 lõige 3
—	—	—
Artikli 18 lõiked 1 kuni 3	Artikli 18 lõiked 1 kuni 3	Artikli 18 lõiked 1 kuni 3
—	—	Artikli 18 lõiked 4 ja 5
Artikkel 19	Artikkel 19	Artikkel 19
Artikkel 20	Artikkel 20	Artikkel 28
—	—	Artiklid 21 kuni 27
Artikli 21 lõiked 1 kuni 3	Artikli 21 lõiked 1 kuni 3	Artikli 29 lõiked 1 kuni 3
—	—	Artikli 29 lõiked 4 ja 5
Artikli 21*a* lõige 1	Artikkel 22	Artikli 30 lõige 2
Artikli 21 lõige 4	Artikli 21 lõige 4	Artikli 30 lõige 4
Artikli 21*a* lõige 2	Artikkel 21*a*	Artikli 30 lõige 1
Artikkel 21*b*	—	—
Artikkel 21*c*	Artikkel 21*b*	Artikli 30 lõige 3
Artikkel 22	Artikkel 26	Artikkel 37
Artikkel 22*a*	Artikkel 24	Artiklid 34 ja 35
—	—	Artikkel 32
—	Artikkel 23	Artikkel 31
—	Artikkel 25	Artikkel 36
Artikkel 23	Artikkel 27	Artikkel 38
Artikkel 24	Artikkel 28	Artikkel 39
—	—	Artikkel 40
Artikkel 25	Artikkel 29	Artikkel 41
Artikkel 26	Artikkel 30	Artikkel 42
I kuni VI lisa	I kuni VI lisa	I kuni VI lisa
—	—	VII lisa
VII lisa	VII lisa	VIII lisa
—	—	VIII kuni XI lisa