KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2020/387,

9. märts 2020,

millega muudetakse määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 kasutusala laiendamise ja üleminekuperioodide osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 11,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõigetele 2 ja 3 peavad enne 15. juunit 2016 kasutuselevõtuloa saanud veeremiüksused saama kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 21 uue turulelaskmisloa enne nende käitamist ühes või mitmes sellises võrgus, mida neile antud algne luba ei hõlma. Sellised veeremiüksused peavad seega kas vastama kehtivatele koostalitluse tehnilistele kirjeldustele (KTKd) või kehtib nende üksuste suhtes õigus mitte kohaldada neid KTKsid vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikele 1. Samas on üks direktiivi (EL) 2016/797 eesmärke lihtsustada ja ühtlustada lubade andmise menetlust liidu tasandil, et hõlbustada veeremiüksuste vaba liikumist. Selleks on komisjoni määruse (EL) nr 321/2013 ([2]) lisa punktiga 7.6.1 ja komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 ([3]) lisa punktiga 7.5.2.3 nõutud välja töötada sätted, millega nähakse ette paindlik KTK nõuete täitmine. Nende sätetega tuleb näha ette, kuivõrd paindlikult võiks enne 15. juunit 2016 kasutusele võetud veeremiüksuste kasutusala laiendada ja samal ajal täita olulisi nõudeid ning säilitada asjakohase ohutustaseme ja seda parandada, kui see on mõistlikult teostatav. Nimetatud määrusi tuleks seepärast vastavalt muuta. Kasutusala laiendamisega seotud säte hõlmab ka veeremiüksusi, mida tuleb muuta nende tehnilise ühilduvuse tagamiseks uue võrgustikuga (uute võrgustikega); sel juhul jäävad veeremiüksuse muutmata osad eelmise loa alusel valideerituks. Eelmise loaga kehtestatud piirangud jäävad kehtima. Samadel põhjustel tuleks selline selgitus esitada ka komisjoni määruses (EL) 2016/919 ([4]).

(2) Raudteesektori teavitatud asutuste ja lube väljaandvate asutuste lähenemisviisid määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktides 7.1.1.2–7.1.1.8 ja punktis 7.1.3.1 sätestatud üleminekusätete kohaldamisele on erinevad. Samuti käsitab raudteesektor olemasoleva veeremi tüübi muutmise korral erinevalt EÜ tüübi- või projektihindamistõendite kehtivusaega, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 7.2.2.2 ja määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 7.1.2.2. Lisaks on raudteede kulude vähendamiseks ning koostalitlus- ja konkurentsivõime tagamiseks oluline nõudeid veelgi ühtlustada, et vähendada lahknevusi eesmärgiks seatud süsteemist. Eespool loetletud sätteid tuleks seega muuta, et vältida kõnealuste üleminekusätete ja sertifikaatide kehtivusaja erinevat kohaldamist, ja samal ajal peaks tulevaste üleminekuperioodide puhul üldiste erandite tegemise asemel keskenduma konkreetsetele nõuetele, millel on suur mõju käimasolevatele projektidele, ning teha seda viisil, mis aitab õigel ajal vähendada lahknevusi eesmärgiks seatud süsteemist, tagades samas sektori jaoks vajaliku prognoositavuse ja õiguskindluse. See tuleks saavutada digitaalse raudtee ja keskkonnasäästliku kaubaveo KTKde läbivaatamise paketi raames (läbivaatamine 2022. aastal), mille kohta komisjon saatis 24. jaanuaril 2020 taotluse Euroopa Liidu Raudteeametile.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.

([2]) Komisjoni 13. märts 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ (ELT L 104, 12.4.2013, lk 1).

([3]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228).

([4]) Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 158, 15.6.2016, lk 1).

(3) Lisaks on liikmesriigid ja sektor avastanud mõnes nimetatud määruses tehnilisi ja toimetuslikke vigu ning Slovaki Vabariik on kindlaks teinud, et komisjoni määruse (EL) nr 321/2013 (kaubavagunite KTK) lisa punktis 7.3.2.1 sätestatud üldist erijuhtu tuleks kohaldada ka tema 1 520 mm rööpmelaiusega võrgu suhtes. Kõnealused vead tuleks parandada.

(4) Otsuse (EL) 2017/1474 kohaselt tuleks KTKdes täpsustada, kas vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, tuleb uuesti teatada ja kas tuleks kohaldada lihtsustatud teatamisprotsessi. Käesoleva määrusega tehakse üksnes mõningaid muudatusi ja vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, ei tuleks uuesti teatada.

(5) Käesoleva määrusega muudetakse KTKsid, et saavutada liidu raudteesüsteemis senisest suurem koostalitlus, parandada ja arendada rahvusvahelist raudteetransporti, aidata kaasa siseturu järkjärgulisele rajamisele ja täiendada KTKsid, et need hõlmaksid olulisi nõudeid. See võimaldab saavutada eesmärgid ja täita olulisi nõudeid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/57/EÜ ([5]) ja direktiivis (EL) 2016/797. Seepärast peaks käesolev määrus olema vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides, sealhulgas nendes liikmesriikides, kes on teatanud ametile ja komisjonile direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt, et nad on pikendanud ülevõtmisperioodi ja seega jätkavad direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamist hiljemalt kuni 15. juunini 2020. Teatatud asutustel, kes tegutsevad direktiivi 2008/57/EÜ alusel liikmesriikides, kes on pikendanud ülevõtmisperioodi, peaks olema võimalik väljastada EÜ sertifikaati vastavalt käesolevale määrusele seni, kuni direktiivi 2008/57/EÜ kohaldatakse selles liikmesriigis, kus on nende asukoht.

(6) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 1 nimetatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Kaubavagunite KTK muudatused

Määrust (EL) nr 321/2013 muudetakse järgmiselt:

1) artiklisse 3 lisatakse punkt d:

„d) kui kasutusala laiendatakse vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõikele 3, kohaldatakse käesoleva määruse lisa punkti 7.2.2.4 sätteid.“;

2) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK muudatused

Määrust (EL) nr 1302/2014 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 3 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. KTKd ei kohaldata liidu raudteesüsteemi sellise olemasoleva veeremi suhtes, mis on 1. jaanuaril 2015 juba kasutusel mis tahes liikmesriigi kogu raudteevõrgus või selle teatavas osas, välja arvatud järgmistel juhtudel:

a) veeremit uuendatakse või see ehitatakse ümber vastavalt käesoleva määruse lisa punktile 7.1.2 või

b) veeremi kasutusala laiendatakse vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõikele 3 ning sel juhul kohaldatakse käesoleva määruse lisa punkti 7.1.4 sätteid.“;

2) artikli 11 lõike 1 teise lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Ilma et see piiraks lisa punktide 7.1.1.4–7.1.1.8 kohaldamist, kohaldatakse neid siiski jätkuvalt järgmistel juhtudel:“;

3) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

Artikkel 3

Juhtkäskude ja signaalimise KTK muudatused

Määrust (EL) 2016/919 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 2 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

„2. KTK ei kehti raudteesüsteemi olemasolevate raudteeäärsete ja rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide kohta, mis on käesoleva määruse jõustumise päeval mis tahes liikmesriigi raudteevõrgus täielikult või osaliselt juba kasutusele võetud, välja arvatud järgmistel juhtudel:

a) allsüsteemi tuleb uuendada või täiendada kooskõlas käesoleva määruse lisa punktiga 7 või

b) süsteemi kasutusala laiendatakse vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõikele 3 ning sel juhul kohaldatakse käesoleva määruse lisa punkti 7.4.2.4 sätteid.“;

2) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.

Artikkel 4

Vastavushindamisasutused

1. Vastavushindamisasutusi käsitlevad teated jäävad määruste (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 kohaldamise eesmärgil kehtima vastavalt nimetatud määrustele, mida on muudetud käesoleva määrusega.

2. Vastavushindamisasutused, kellest on teatatud vastavalt direktiivile 2008/57/EÜ, võivad välja anda koostalitluse komponendi EÜ vastavustõendamise sertifikaadi ja EÜ vastavussertifikaadi või kasutuskõlblikkuse sertifikaadi käesoleva määruse kohaselt seni, kuni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikele 2 kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ selles liikmesriigis, kus on nende asukoht, ja hiljemalt kuni 15. juunini 2020.

Artikkel 5

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 9. märts 2020

Komisjoni nimel
President
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 321/2013 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punktile 4.2.2.2 lisatakse pealkiri „Üksuse tugevus“.

2) Punkti 6.1.2.2 esimese ja teise lõigu vahele lisatakse järgmine lõik:

„Alternatiivne vastavustõendamine on lubatud vastavalt punktile 6.1.2.4a.“

3) Punkti 6.1.2.3 alapunkti b ette lisatakse järgmine lõik:

„Alternatiivne vastavustõendamine on lubatud vastavalt punktile 6.1.2.4a.“

4) Punkti 6.1.2.4 alapunkti lõppu lisatakse järgmine lõik:

„Alternatiivne vastavustõendamine on lubatud vastavalt punktile 6.1.2.4a.“

5) Punktide 6.1.2.4 ja 6.1.2.5 vahele lisatakse alapunkt 6.1.2.4a:

„Kui punktides 6.1.2.2, 6.1.2.3 ja 6.1.2.4 osutatud EN standardid ei hõlma kavandatud tehnilist lahendust, on rattapaari mehaanilise käitumise, rataste mehaaniliste omaduste ning telje mehaanilise takistuse ja väsimusomaduste vastavustõendamiseks lubatud kasutada muid standardeid. Sel juhul peab teavitatud asustus veenduma, et alternatiivsed standardid moodustavad osa tehniliselt terviklikust standardite kogumist, mida kohaldatakse rattapaaride projekteerimise, konstrueerimise ja katsetamise suhtes ning mis sisaldavad konkreetseid nõudeid rattapaaride, rataste ja teljepukside kohta, hõlmates järgmist:

— rattapaaride koost;

— mehaaniline takistus;

— väsimusparameetrid;

— lubatud pinge piirmäärad;

— termomehaanilised omadused.

Eespool nõutava tõendamise puhul võib osutada üksnes avalikult kättesaadavatele standarditele. Teavitatud asutus tagab kontrollimise abil järjepidevuse alternatiivsete standardite metoodika, taotleja eelduste, kavandatud tehnilise lahenduste ja kavandatud kasutusala vahel.“

6) Punktis 7.2.2.2 esitatud tabelile 11a vahetult järgnevad kolm lõiku asendatakse järgmisega:

„EÜ tüübi- või projektihindamistõendi koostamisel võib muudatusi haldava üksuse valitud teavitatud asutus kasutada:

— algset EÜ tüübi- või projektihindamistõendit projekti nende osade suhtes, mida ei muudeta või mida muudetakse, kuid mis ei mõjuta allsüsteemi vastavust, kui tõend on veel kehtiv (kümneaastase B-etapi perioodi jooksul);

— täiendavat EÜ tüübi- või projektihindamistõendit (millega muudetakse algset tõendit) konstruktsiooni selliste muudetud osade puhul, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust käesoleva KTK viimasele läbivaadatud versioonile, mis kehtis sel ajal.

Muudetud tüübi, variandi või versiooni EÜ tüübi- või projektihindamistõendi kehtivusaeg on kuni 10 aastat alates väljaandmiskuupäevast, kuid mitte rohkem kui 14 aastat pärast seda, kui taotleja on nimetanud teavitatud asutuse algse veeremitüübi jaoks (algse EÜ tüübi- või projektihindamistõendi A-etapi algus).“

7) Punktis 7.2.2.2 asendatakse tabelis 11a rida „4.2.4.3.2.1 Sõidupidur“ järgmisega:

„4.2.4.3.2.1 Sõidupidur	Peatumisteekond	Peatumisteekonna muutus rohkem kui 10 % Märkus. Kasutada võib ka pidurduskaalu protsenti (ehk „lambda“ või „pidurdatava massi protsent“) või pidurdatavat massi ning need võib tuletada arvutuslikult (otse või peatumisteekonna kaudu) aeglustusprofiilidest. Lubatud muutus on sama (± 10 %)	EI KOHALDATA
	Maksimaalne aeglustus koormustingimuse „projektijärgne mass tavapärase kasuliku koormusega töötamisel maksimaalse projekteeritud kiiruse juures“ puhul	Piduri keskmise maksimaalse aeglustuse muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA“

8) Punkti 7.2.2.3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Järgmised eeskirjad kehtivad lisaks punktile 7.2.2.2 selliste olemasolevate üksuste suhtes, millele on esimene kasutuselevõtuluba antud enne 1. jaanuari 2015, kui muudatuse ulatus mõjutab põhiparameetreid, mida EÜ deklaratsioon ei hõlma.“

9) Punkti 7.2.2.3 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Eelmises punktis käsitletud erieeskirja ei kohaldata muudatuste suhtes, mis mõjutavad põhiparameetreid ja on tabelis 11b liigitatud artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt. Nende muudatuste puhul on vastavus KTK nõuetele kohustuslik.“

10) Lisatakse punkt 7.2.2.4:

„7.2.2.4. Kasutusala laiendamise eeskirjad veeremiüksustele, millel on direktiivi 2008/57/EÜ kohane luba või mis on kasutusele võetud enne 19. juulit 2010

1) Kui üksused ei vasta täielikult käesoleva KTK nõuetele, kohaldatakse punkti 2 nende üksuste suhtes, mis direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 13 kohasel veeremiüksuse kasutusala laiendamise taotlemisel vastavad järgmistele tingimustele:

   1. neile on antud tegevusluba kooskõlas direktiiviga 2008/57/EÜ või need on võetud kasutusele enne 19. juulit 2010;

   2. need on registreeritud kehtiva registreerimiskoodiga „00“ riiklikus raudteeveeremiregistris vastavalt komisjoni otsusele 2007/756/EÜ (*) või Euroopa raudteeveeremiregistris vastavalt komisjoni rakendusotsusele (EL) 2018/1614 (**) ning neid hoitakse ohutus töökorras vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/779 (***).

   Järgmisi kasutusala laiendamise sätteid kohaldatakse ka koos uue loaga, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/545 artikli 14 lõike 3 punktis a.

2) Laiendatud kasutusala lubamine punktis 1 osutatud veeremiüksustele põhineb olemasoleval loal, kui see on olemas, veeremiüksuse ja võrgu tehnilisel ühilduvusel vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 3 punktile d ning vastavusel käesoleva KTK tabeli 11a põhilistele konstruktsiooniomadustele, võttes arvesse kõik piiranguid.

   Taotleja esitab käesoleva KTK tabeli 11a veerus 1 osutatud iga põhiparameetri kohta EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, millele on lisatud tehnilised toimikud, mis tõendavad vastavust käesolevas KTKs sätestatud nõuetele või nendega samaväärse toimega sätetele, kasutades ühte järgmistest võimalustest või nende kombinatsiooni:

   a) vastavus käesoleva KTK eespool osutatud nõuetele;

   b) vastavus eelmises KTKs sätestatud vastavatele nõuetele, nagu on osutatud eespool;

c) vastavus alternatiivsetele tehnilistele kirjeldustele, millel on samaväärne mõju käesolevas KTKs sätestatud asjaomaste nõuetega, nagu on osutatud eespool;

d) tõendid selle kohta, et laiendatud kasutusala võrguga tehnilise ühilduvuse nõuded on samaväärsed selle võrguga tehnilise ühilduvuse nõuetega, mille jaoks veeremiüksusele on luba juba antud või kus seda juba käitatakse. Sellise tõendusmaterjali esitab taotleja ja see võib põhineda raudteetaristu-registris (RINF) sisalduval teabel.

3) Käesoleva KTK nõuetega samaväärsete alternatiivsete tehniliste kirjelduste (punkt 2, alapunkt c) ja võrguga tehnilise ühilduvuse nõuete (punkt 2, alapunkt d) samaväärse mõju põhjendamisel ja dokumenteerimisel kohaldab taotleja määruse (EL) nr 402/2013 I lisas sätestatud riskijuhtimismenetlust. Taotleja peab esitama hindamisasutuselt (CSM RA) saadud positiivse hinnangu.

4) Lisaks punktis 2 osutatud nõuetele ja kui see on asjakohane, esitab taotleja EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, millele on lisatud tehnilised toimikud, mis tõendavad vastavust järgmistele nõuetele:

a) käesolevas KTKs, müra KTKs (määrus (EL) nr 1304/2014) ja juhtkäskude ja signaalimise KTKs (määrus (EL) 2016/919) loetletud erijuhtumid, mis on seotud laiendatud kasutusala mis tahes osaga;

b) direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 lõike 2 punktides a, c ja d osutatud riiklikud eeskirjad, millest on teavitatud kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 14.

5) Lube väljaandev asutus teeb ameti veebisaidil avalikkusele kättesaadavaks punkti 2 alapunktis c osutatud alternatiivsete tehniliste kirjelduste ja punkti 2 alapunktis d osutatud võrguga tehnilise ühilduvuse nõuete üksikasjad, mille alusel ta andis välja load laiendatud kasutusala jaoks.

6) Kui loa saanud veeremiüksuse puhul on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 kohaselt lubatud KTKsid või nende osi kohaldamata jätta, peab taotleja vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 7 taotlema erandit (erandeid) laiendatud kasutusalaga hõlmatud liikmesriikides.

7) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõikele 2 loetakse *Regolamento Internazionale Veicoli* (RIV) alusel kasutatavad vagunid lubatuks vastavalt tingimustele, mille alusel neid kasutati, ning selles piirkonnas, kus neid käitatakse. Kui neid muudetakse nii, et on nõutav uus turulelaskmisluba vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikele 12, jääb viimase RIVi alusel kasutada lubatud vagunite kasutusala samaks, kus neid käitati, ilma et muutmata osi täiendavalt kontrollitaks.

(*) Komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsus 2007/756/EÜ, millega võetakse vastu direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused (ELT L 305, 23.11.2007, lk 30).

(**) Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53).

(***) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/779, millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 360).“

11) Punkti 7.3.2.1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Üksused, mis liiklevad liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel, mille võrgu rööpmelaius on 1520 mm: erijuhud: Soome, Poola, Slovaki Vabariik ja Rootsi.“

12) Punkti 7.3.2.2 alapunkti a esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Kõnealuse erijuhu erand tehakse üksustele, mida kooskõlas punktiga 7.1.2 vastastikku tunnustatakse, ja üksustele, mis on varustatud teljepukside seisundi jälgimise seadmetega. Punkti 7.1.2 kohast erandit ei kohaldata, kui kasutatakse muid punkti 6.1.2.4a kohaseid vastavushindamismeetodeid.“

13) Punkti 7.3.2.5 pealkiri asendatakse järgmisega:

„7.3.2.5. Rattapaaride, rataste ja telgede omadused (punktid 4.2.3.6.2 ja 4.2.3.6.3)

Ühendkuningriigi erijuht Suurbritanniale“.

14) Punkt 7.6.1 „Kasutusala laiendamise eeskirjad sellise olemasoleva veeremi puhul, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga“ asendatakse järgmisega:

„7.6.1. *Rakenduseeskirjad*

Komisjon saatis 24. jaanuaril 2020 Euroopa Liidu Raudteeametile taotluse valmistada ette digitaalse raudtee ja keskkonnasäästliku kaubaveo KTKde läbivaatamise pakett (läbivaatamine 2022. aastal).

Vastavalt komisjoni delegeeritud otsusele (EL) 2017/1474 peab digitaalse raudtee ja keskkonnasäästliku kaubaveo KTKde läbivaatamise pakett sisaldama sätteid, millega vaadatakse läbi KTKde kohaldamise strateegia ja võimaluse korral lihtsustatakse seda viisil, millega tagatakse järkjärguline, kuid õigeaegne lahknevuste vähendamine eesmärgiks seatud süsteemist, tagades samas sektori jaoks vajaliku prognoositavuse ja õiguskindluse. Need sätted hõlmavad nii tulevasi üleminekuperioode kui ka koostalitluse komponentide ja allsüsteemide sertifikaatide kehtivusaega.

Samal eesmärgil, kui seda on järkjärguline, kuid õigeaegne lahknevuste vähendamine eesmärgiks seatud süsteemist, tagades samas sektori jaoks vajaliku prognoositavuse ja õiguskindluse, kaalutakse sätteid, mis võimaldavad paindlikult kohaldada standardite ajakohastatud versioone, sealhulgas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/776 (*) I lisas (WAG 2019 KTK) kehtestatud sätteid.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/776, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 108).“

15) C liites „Täiendavad valikulised tingimused“ lisatakse liite lõppu järgmine punkt:

„20. **Dünaamiline käitumine sõidu ajal**

Suurima sõidukiiruse ja suurima lubatud põikkalde hälbe kombinatsioon peab vastama standardi EN 14363:2016 tabelis H.1 esitatule.

Standardi EN 16235:2013 6. peatükis kindlaksmääratud käiguosaga varustatud veeremiüksused eeldatakse olevat kooskõlas selle nõudega.“

II LISA

Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkti 4.2.2.5 alapunktis 5 asendatakse tekst „viites 8 osutatud kirjelduse punkti 5 tabelile 1“ tekstiga „viites 8 osutatud kirjelduse punkti 4 tabelile 1“.

2) Punkti 4.2.2.5 alapunktis 6 asendatakse tekst „viites 8 osutatud kirjelduse punkti 5 tabelis 3“ tekstiga „viites 8 osutatud kirjelduse punkti 5 tabelis 2“.

3) Punkti 4.2.2.5 alapunkt 7 asendatakse järgmisega:

„7) Käesoleva KTK kohaldamisel, kui stsenaariume 1 ja 2 kohaldatakse vedurite suhtes, millel on automaatsed otsmised keskpuhvrisidurid ning mille veojõud siduri ühenduspunktis on suurem kui 300 kN nagu on kirjeldatud J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse tabelis 2, on „kokkupõrkekiirus“ ja „kokkupõrkepartner“ järgmised:

— 1. ja 2. stsenaariumi puhul 36 km/h asemel 20 km/h ning

— 2. stsenaariumi puhul liite J-1 viites 8 osutatud kirjelduse lisas C.1 kirjeldatud võrdlusvaguni asemel D liites kirjeldatud võrdlusvagun.

Märkus. Selline suur veojõud on nõutav kaubaveo raskevedurite puhul.“

4) Punkt 6.2.3.7 alapunkti 7 lõppu lisatakse järgmine lause:

„Teavitatud asutus tagab kontrollimise abil järjepidevuse alternatiivsete standardite metoodika, taotleja eelduste, kavandatud tehnilise lahenduste ja kavandatud kasutusala vahel.“

5) Punkti 7.1.2.2 alapunkt 11 asendatakse järgmisega:

„11) „EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaadi koostamisel võib muudatusi haldava üksuse valitud teavitatud asutus kasutada:

— algset EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaati projekti nende osade suhtes, mida ei muudeta või mida muudetakse, kuid mis ei mõjuta allsüsteemi vastavust, kui tõend on veel kehtiv (seitsmeaastase B-etapi perioodi jooksul);

— täiendavat EÜ tüübi- või projektihindamistõendit (millega muudetakse algset tõendit) konstruktsiooni selliste muudetud osade puhul, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust käesoleva KTK viimasele läbivaadatud versioonile, mis kehtis sel ajal.

Muudetud tüübi, variandi või versiooni EÜ tüübi- või projektihindamistõendi kehtivusaeg on kuni 7 aastat alates väljaandmiskuupäevast, kuid mitte rohkem kui 14 aastat pärast seda, kui taotleja on nimetanud teavitatud asutuse algse veeremitüübi jaoks (algse EÜ tüübi- või projektihindamistõendi A-etapi algus).“

6) Punkti 7.1.3.1 alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Tüübi KTK-kohane hindamisalus määratakse kindlaks A-etapi perioodiks, mis kestab kuni seitse aastat. Ilma et see piiraks punktide 7.1.1.4–7.1.1.8 kohaldamist, ei muutu A-etapi perioodi jooksul teavitatud asutuse kasutatav EÜ vastavustõendamise hindamisalus.“

7) Lisatakse punkt 7.1.4:

„7.1.4. *Kasutusala laiendamise eeskirjad veeremile, millel on direktiivi 2008/57/EÜ kohane luba või mis on kasutusele võetud enne 19. juulit 2010*

1) Kui veerem ei vasta täielikult käesoleva KTK nõuetele, kohaldatakse punkti 2 sellise veeremi suhtes, mis direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 13 kohasel veeremi kasutusala laiendamise taotlemisel vastab järgmistele tingimustele:

a) sellele on antud tegevusluba kooskõlas direktiiviga 2008/57/EÜ või see on võetud kasutusele enne 19. juulit 2010;

b) see on registreeritud kehtiva registreerimiskoodiga „00“ riiklikus raudteeveeremiregistris vastavalt komisjoni otsusele 2007/756/EÜ (*) või Euroopa raudteeveeremiregistris vastavalt komisjoni rakendusotsusele (EL) 2018/1614 (**) ning seda hoitakse ohutus töökorras vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/779 (***).

Järgmisi kasutusala laiendamise sätteid kohaldatakse ka koos uue loaga, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/545 artikli 14 lõike 3 punktis a.

2) Punktis 1 osutatud veeremi laiendatud kasutusala lubamine põhineb olemasoleval loal, kui see on olemas, veeremi ja võrgu tehnilisel ühilduvusel vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 3 punktile d ning vastavusel käesoleva KTK tabelite 17 a ja 17 b põhilistele konstruktsiooniomadustele, võttes arvesse kõik piiranguid.

Taotleja esitab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, millele on lisatud tehnilised toimikud, mis tõendavad vastavust käesolevas KTKs sätestatud nõuetele või nendega samaväärse toimega sätetele; deklaratsioonid tuleb esitada iga põhiparameetri kohta, millele on osutatud käesoleva KTK tabeli 17 a ja 17b veerus 1 ja käesoleva KTK järgmistes punktides:

— 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (kui faasi- või süsteemidevahelised eraldustsoonid läbitakse automaatselt)), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 ja 4.2.12.6

— 4.2.5.3 Itaalias

— 4.2.5.3.5 ja 4.2.9.2.1 Saksamaal

ühel järgmistest viisidest või nende kombinatsioonist:

a) vastavus käesolevas KTKs sätestatud nõuetele, nagu on osutatud eespool;

b) vastavus eelmises KTKs sätestatud vastavatele nõuetele, nagu on osutatud eespool;

c) vastavus alternatiivsetele tehnilistele kirjeldustele, millel on samaväärne mõju käesolevas KTKs sätestatud asjaomaste nõuetega, nagu on osutatud eespool;

d) tõendid selle kohta, et laiendatud kasutusala võrguga tehnilise ühilduvuse nõuded on samaväärsed selle võrguga tehnilise ühilduvuse nõuetega, mille jaoks veeremile on luba juba antud või kus seda juba käitatakse. Sellise tõendusmaterjali esitab taotleja ja see võib põhineda raudteetaristuregistris (RINF) sisalduval teabel.

3) Käesoleva KTK nõuetega samaväärsete alternatiivsete tehniliste kirjelduste (punkt 2, alapunkt c) ja võrguga tehnilise ühilduvuse nõuete (punkt 2, alapunkt d) samaväärse mõju põhjendamisel ja dokumenteerimisel kohaldab taotleja määruse (EL) nr 402/2013 I lisas sätestatud riskijuhtimismenetlust. Hindamisasutus (CSM RA). pea põhjendust peab hindama ja selle kinnitama.

4) Lisaks punktis 2 osutatud nõuetele ja kui see on asjakohane, esitab taotleja EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, millele on lisatud tehnilised toimikud, mis tõendavad vastavust järgmistele nõuetele:

a) käesolevas KTKs, müra KTKs (määrus (EL) nr 1304/2014), piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTKs (määrus (EL) nr 1300/2014) ja juhtkäskude ja signaalimise KTKs (määrus (EL) 2016/919) loetletud erijuhtumid, mis on seotud laiendatud kasutusala mis tahes osaga;

b) direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 lõike 2 punktides a, c ja d osutatud riiklikud eeskirjad, millest on teavitatud kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 14.

5) Lube väljaandev asutus teeb ameti veebisaidil avalikkusele kättesaadavaks punkti 2 alapunktis c osutatud alternatiivsete tehniliste kirjelduste ja punkti 2 alapunktis d osutatud võrguga tehnilise ühilduvuse nõuete üksikasjad, mille alusel ta andis välja load laiendatud kasutusala jaoks.

6) Kui loa saanud veeremiüksuse puhul on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 kohaselt lubatud KTKsid või nende osi kohaldamata jätta, peab taotleja vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 7 taotlema erandit (erandeid) laiendatud kasutusalaga hõlmatud liikmesriikides.

7) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõikele 2 loetakse *Regolamento Internazionale Carrozze* (RIC) alusel kasutatavad reisijateveovagunid lubatuks vastavalt tingimustele, mille alusel neid kasutati, ning selles piirkonnas, kus neid käitatakse. Kui neid muudetakse nii, et on nõutav uus turulelaskmisluba vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikele 12, jääb viimase RICi alusel kasutada lubatud reisijateveovagunite kasutusala samaks, kus neid käitati, ilma et muutmata osi täiendavalt kontrollitaks.

_____

(*) Komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsus 2007/756/EÜ, millega võetakse vastu direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused (ELT L 305, 23.11.2007, lk 30).

(**) Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53).

(***) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/779, millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 360).“

8) Punkt 7.5.2.3 „Kasutusala laiendamise eeskirjad sellise olemasoleva veeremi puhul, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamisedeklaratsiooniga“ asendatakse järgmisega:

„7.5.2.3. Rakenduseeskirjad

Komisjon saatis 24. jaanuaril 2020 Euroopa Liidu Raudteeametile taotluse valmistada ette digitaalse raudtee ja keskkonnasäästliku kaubaveo KTKde läbivaatamise pakett (läbivaatamine 2022. aastal).

Vastavalt komisjoni delegeeritud otsusele (EL) 2017/1474 peab digitaalse raudtee ja keskkonnasäästliku kaubaveo KTKde läbivaatamise pakett sisaldama sätteid, millega vaadatakse läbi KTKde kohaldamise strateegia ja võimaluse korral lihtsustatakse seda viisil, millega tagatakse järkjärguline, kuid õigeaegne lahknevuste vähendamine eesmärgiks seatud süsteemist, tagades samas sektori jaoks vajaliku prognoositavuse ja õiguskindluse. Need sätted hõlmavad nii tulevasi üleminekuperioode kui ka koostalitluse komponentide ja allsüsteemide sertifikaatide kehtivusaega.

Samal eesmärgil, kui seda on järkjärguline, kuid õigeaegne lahknevuste vähendamine eesmärgiks seatud süsteemist, tagades samas sektori jaoks vajaliku prognoositavuse ja õiguskindluse, kaalutakse sätteid, mis võimaldavad paindlikult kohaldada standardite ajakohastatud versioone, sealhulgas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/776 (*) IV lisas (LOC&PAS 2019 KTK) kehtestatud sätteid.

_____

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/776, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 108).“

9) D liide asendatakse järgmisega:

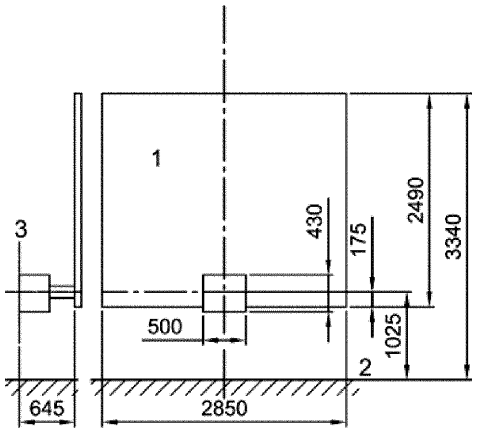
„D liide

Võrdlusvagun veduritele, millel on automaatsed otsmised keskpuhvrisidurid ning mille veojõud siduri ühenduspunktis on suurem kui 300 kN

Kokkupõrke korral rongiüksuse ja vaguni vahel, millel mõlemal on raskeveo sidur, vaadeldakse vagunit kui 80 t massiga keha, millel on x-telje suunalisel nihkel vaid üks vabadusaste. Vaguni liidese geomeetria on esitatud joonisel D.1. Eeldatakse, et otsmise seina ja siduripea geomeetria on jäigad. Vagunil on kesksidur, mille kolvikäik on 110 mm, ning selle jõunihke karakteristikud on esitatud joonisel D.2. Vaguni siduri kogu energianeelamisvõime on 77 kJ.

Siduripea geomeetria ja kõrgus rööbaste pealispinnast peavad olema samad, mis kokkupõrkaval rongil. Siduri tasapinna pikikaugus vaguni otsaseinast peab olema 645 mm. Lihtsuse huvides on lubatud modelleerida siduripäid, kasutades joonisel D.1 esitatud geomeetriat ja kõrgust.

Mõõtmed millimeetrites

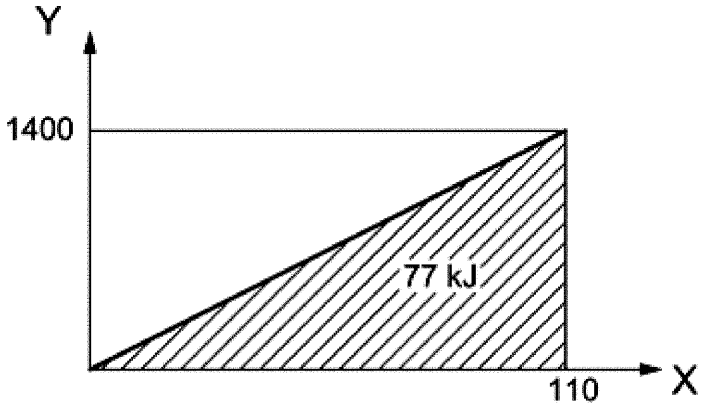


Legend:

1. vaguni ots
2. rööbaste pealispind
3. siduri tasapind

Joonis D.1

Vaguni liides kesksiduriga



Legend:

Y siduri jõud – sidur, kN
X nihe, mm

Joonis D.2

Vaguni siduri karakteristikud“.

10) Liites J-1 asendatakse tabelis viide nr 8 järgmisega:

„8	Passiivne ohutus – üldosa	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	Asjakohane punkt[1] V.a A lisa
	Passiivne ohutus – kategooriad			4 – tabel 1
	Passiivne ohutus – stsenaariumid			5 – tabel 2, 6.
	Passiivne ohutus – takistuste deflektor			6.5“

11) Liites J-1 asendatakse tabelis viide nr 10 järgmisega:

„10	Tõstmine – tähistamine	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19“

12) Liites J-1 asendatakse tabelis viide nr 36 järgmisega:

„36	Keskkonnatingimused – takistuste deflektor	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Asjakohane punkt[1]“

13) Liites J-2 tabeli viide nr 2 kustutatakse.

III LISA

Määruse (EL) 2016/919 lisasse lisatakse punkt 7.4.2.4:

„7.4.2.4. Kasutusala laiendamise eeskirjad olemasolevatele veeremiüksustele

Järgmisi eeskirju kohaldatakse olemasolevate käitatavate veeremiüksuste suhtes, mis on registreeritud riiklikus raudteeveeremiregistris kooskõlas komisjoni otsusega 2007/756/EÜ (*) või Euroopa raudteeveeremiregistris kooskõlas komisjoni rakendusotsusega (EL) 2018/1614 (**).

1) Veeremiüksused peavad vastama käesoleva lisa punktis 7.6 osutatud erijuhtumitel kohaldatavatele asjakohastele erisätetele ning direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 lõike 2 punktides a, c ja d osutatud asjakohastele siseriiklikele eeskirjadele, millest on teavitatud kooskõlas kõnealuse direktiivi artikliga 14. Lisaks kohaldatakse käesoleva KTK nõuete osalise täitmise korral punkti 6.1.1.3 alapunkti 3 sätteid.

2) ETCSi või GSM-Riga juba varustatud veeremiüksusi ei ole vaja uuendada, välja arvatud juhul, kui see on vajalik tehnilise ühilduvuse tagamiseks.

3) Veeremiüksustele, mis ei ole veel ETCSiga varustatud, tuleb ETCS paigaldada ning need peavad vastama A lisa tabelites A 2.2 ja A 2.3 osutatud tehniliste kirjelduste viidetele 2 või 3. Välja arvatud juhul, kui see on vajalik tehnilise ühilduvuse tagamiseks, ei kohaldata nõuet ETCSiga varustamise kohta järgmistel juhtudel:

   a) veeremiüksustele, mis ei ole spetsiaalselt ette nähtud kiirliinidel käitamiseks (***), kui neile on antud luba enne 1. jaanuari 2015;

   b) veeremiüksustele, mis ei ole spetsiaalselt ette nähtud kiirliinidel käitamiseks, kui neile on antud luba alates 1. jaanuarist 2015 ühel järgmistest olukordadest:

      i) kui need on ette nähtud käitamiseks ainult ühes liikmesriigis väljaspool rakendusmääruse (EL) 2017/6 I lisas määratletud koridore ja väljaspool liine, mis tagavad ühenduse rakendusmääruse (EL) nr 1315/2013 II lisas esitatud Euroopa peamiste sadamate, sorteerimisjaamade, kaubaterminalide ja kaubaveoaladega;

      ii) kui need on ette nähtud TEN-välises võrgus piiriülese veoteenuse osutamiseks, nimelt vedu esimese jaamani naaberriigis või esimese jaamani, kus asuvad naaberriigis edasi vedamist võimaldavad jätkuühendused, mis kasutavad üksnes TENist väljaspool olevaid liine;

   c) veeremiüksustele liikmesriikides, mis kohaldavad artikli 7.4.3 lõiget 2, kui pärast kasutusala laiendamist asub kasutusala üksnes samas liikmesriigis, välja arvatud juhul, kui kasutusala laiendamise järel hõlmab kasutusala üle 150 km sellist liinilõiku, mis oli kasutusala laiendamise ajal ETCSiga varustatud või mis varustatakse ETCSiga viie aasta jooksul pärast kõnealuste veeremiüksuste kasutusala laiendamist;

   d) mobiilsetele raudteetaristu ehitus- ja hooldusseadmetele;

   e) manöövriveduritele.

4) Veeremiüksustele, mis ei ole veel GSM-Ri häälraadioga varustatud, tuleb GSM-Ri häälraadio paigaldada ning need peavad vastama A lisa tabelites A 2.1, A 2.2 ja A 2.3 osutatud spetsifikatsioonidele, kui veeremiüksus on ette nähtud kasutamiseks võrgus, kus vähemalt ühes punktis on GSM-R, välja arvatud juhul, kui veeremiüksusele on juba varem paigaldatud B-klassiga ühilduv varasema raadiosidesüsteem.

5) Veeremiüksustele, mis ei ole veel varustatud GSM-Riga ETCSi andmete jaoks, tuleb paigaldada GSM-Ri ETCSi andmeraadio ning need peavad vastama A lisa tabelites A 2.1, A 2.2 ja A 2.3 osutatud spetsifikatsioonidele, kui veeremiüksuse puhul on nõutud ETCSi paigaldamine vastavalt punktile 3 ja see on ette nähtud käitamiseks laiendatud kasutusala võrgus, mis on varustatud üksnes ETCSi 2. või 3. tasemega.

6) Kui loa saanud veeremiüksuse puhul on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 kohaselt lubatud KTKsid või nende osi kohaldamata jätta, peab taotleja vastavalt direktiivi 2016/797 artiklile 7 taotlema erandit (erandeid) laiendatud kasutusalaga hõlmatud liikmesriikides.

(*) Komisjoni 9. novembri 2007. aasta otsus 2007/756/EÜ, millega võetakse vastu direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 lõigetega 4 ja 5 ettenähtud riikliku raudteeveeremi registri ühised tehnilised kirjeldused (ELT L 305, 23.11.2007, lk 30).

(**) Komisjoni 25. oktoobri 2018. aasta rakendusotsus (EL) 2018/1614, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (ELT L 268, 26.10.2018, lk 53).

(***) Nagu on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisas.“