

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

SOOVITUSED

KOMISJONI SOOVITUS,

29. märts 2011,

struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel

(EMPs kohaldatav tekst)

(2011/217/EL)

EUROOPA KOMISJON,

mise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv), ⁽²⁾ ning direktiivil 2008/57/EÜ.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 30 lõiget 1,

- (3) Direktiivi 2008/57/EÜ liikmesriikides rakendamise kontrollimisel võetakse vajaduse korral arvesse käesolevas soovituses sätestatud põhimõtteid ja tõlgendusi.

ning arvestades järgmist:

- (4) Käesoleva meetmega seoses on konsulteeritud direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 29 viidatud komiteega,

- (1) Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi „agentuur”) on alates 2005. aastast rakendanud mitmeid meetmeid, mis toetavad integreeritud, ohutu ja koostalitlusvõimelise ELi raudteesüsteemi väljatöötamist. Pärast direktiivi 2008/57/EÜ vastuvõtmist on agentuur pidanud korrapäraseid koosolekuid sidusrühmade ja liikmesriikide ohutus- asutustega eelkõige veeremiüksuste vastastikuse heakskiitmise valdkonnas. Nende koosolekute tulemusena on selgunud, et kõnealuse direktiivi vastavalt IV ja V peatükis kirjeldatud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste [direktiivis „sõiduk”] kasutuselevõtu loaga seoses on erinevaid arusaamu.

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE SOOVITUSE:

1. Struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubamisel peaksid liikmesriigid tagama, et võetakse arvesse lisas sätestatud põhimõtteid ja suuniseid.

Eelkõige järgmist.

- (2) On märkimisväärne oht, et ilma ühise arusaamata võivad siseriiklikud rakenduseeskirjad viia nõuete erineva rakendamiseni liikmesriikides ja sellest tulenevalt muuta tootjate ja raudteeveo-ettevõtjate tegevuse keerulisemaks. Ühine arusaam kõnealustest protsessidest on samuti vajalik selleks, et tagada agentuuri esitatud erinevate soovitude kooskõla mitmete ülesannetega, mis põhinevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivil 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist.

- a) Kui direktiivis 2008/57/EÜ ja lisas sätestatud tingimused on täidetud, peaks kogu ELi raudteevõrgus veeremiüksuste kasutuselevõtmiseks piisama ühest loast. See on nii näiteks juhul, kui KTK-le vastav veeremiüksus liikleb ainult KTK-le vastavas võrgus.

- b) Veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise menetlus on ühtlustatud ja see sisaldab mõningaid konkreetsete tähtaegadega meetmeid, mida pädevad asutused peavad võtma.

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

- c) Struktuursete allsüsteemide või veeremiüksuste kasutuselevõtulubade andmise tehnilised tingimused peaksid olema püsivad, läbipaistvad, mittediskrimineerivad ja võimalikult ühtlustatud; kõnealused eeskirjad peaksid olema kas KTKd või, kui see on direktiivi 2008/57/EÜ alusel lubatud, siis siseriiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on komisjoni loodud andmebaasi kaudu kättesaadavaks tehtud. Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriik võtta vastu ühtki siseriiklikku eeskirja, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud juhul, kui need on KTKs ette nähtud „avatud punktina” ja „erijuhtumina” ning vajaduse korral erandina).
- d) KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral tuleks nii palju kui võimalik kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet, et vältida tarbetuid nõudeid ja liigseid vastavustõendamisi, kui need ei ole otseselt vajalikud, et tõendada veeremiüksuse tehnilist ühilduvust asjakohase võrguga.
- e) Struktuursete allsüsteemide või veeremiüksuste kasutuselevõtu lubamine ja kõnealuste allsüsteemide või veeremiüksuste käitamine ja hooldamine on kaks selgelt erinevat protsessi, mida reguleeritakse eri sätetega ja millega tegelevad eri asutused.
- f) Võrgu ja veeremiüksuste vahelise liidese tehniline ühilduvus on ohutuse seisukohast ülioluline. Kuigi kõnealuse liidese ohutusaspekti võiks tõendada võrdlussüsteemide kasutamisega või riski selgesõnalise prognoosimisega kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 352/2009,⁽¹⁾ on koostalitlusvõime tõttu vajalik, et tehnilist ühilduvust tõendatakse eeskirjapõhise lähenemisviisi alusel (st määruse (EÜ) nr 352/2009 kohaste tegevusjuhiste alusel), sh ELi ühtlustatud eeskirjadega, näiteks KTKde või ENide või, kui kõnealuseid eeskirju ei ole veel olemas, siis siseriiklike teavitatud eeskirjade alusel.
- g) Veeremiüksust kasutusele võttes hõlmab ohutu integreerimine kaht aspekti: veeremiüksuse asjakohaste allsüsteemide ohutu integreerimine (ainult esimese loaandmise korral) ning veeremiüksuse ja asjakohase võrgu vaheline ohutu integreerimine.
- Kui veeremiüksuse ja võrgu vaheline liides on hõlmatud kas KTK nõude või siseriikliku eeskirjaga, käsitleb taotleja seda kui tegevusjuhust. Sel juhul peetakse ohutu/ohute, mille kohta on nõuded kõnealuses KTKs või siseriiklikus eeskirjas kindlaks määratud, kontrollituks kas KTK või siseriikliku eeskirja nõuete täitmise teel. See tähendab, et kui KTK või siseriikliku eeskirja nõuded hõlmavad ohutuse olulisi nõudeid (s.o kõiki asjakohaseid ohute), siis tõendatakse ohutut integreerimist KTK või siseriikliku eeskirja rakendamise kaudu.
- Kui tegemist on ohtudega, millega seotud nõudeid KTK ega siseriiklikud eeskirjad ei hõlma, tähendab see, et KTK või siseriiklikud eeskirjad ei vasta täielikult olulistele nõuetele. Sel juhul tuleb vajakajäämine kõrvaldada kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 7. Selliseid puuduvaid nõudeid tuleks käsitleda KTKde tulevase läbivaatamise käigus, et järk-järgult saavutada olukord, et koostalitlevad liidesed on KTKdega täielikult hõlmatud. Vahepeal võrdleb taotleja riskide juhtimiseks neid võrdlussüsteemiga või otsese riskianalüüsi alusel vastavalt määrusele (EÜ) nr 352/2009.
- Koostalitlusvõime huvides on vajalik, et tehniline ühilduvus ja ohutu integreerimine veeremiüksuse ja võrgu vahel oleksid tõendatud eeskirjadel põhineva lähenemisviisi alusel. Seetõttu peaksid KTKd mõlemat aspekti põhjalikult hõlmama.
- h) Kui KTK hõlmab veeremiüksuste vahelise ühilduvuse tehnilist kirjeldust, teostatakse kõnealuse tehnilise kirjelduse vastavustõendamine EÜ vastavustõendamise menetluse osana. Siiski ei ole tõendusmaterjali, mille kohaselt peaks koostalitlusvõime saavutamiseks igal raudteeveeremiüksusel olema samad haakeseadmed.
- i) Täiendavate lubade korral ei tohiks liikmesriigid seada kahtluse alla avatud punkte käsitlevaid siseriiklikke eeskirju, mis ei ole seotud veeremiüksuse ja võrgu vahelise tehnilise ühilduvusega.
- j) Direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt vastutab iga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja iga raudteeveo-ettevõtja oma süsteemiosa eest. Raudteeveo-ettevõtja vastutab ainult oma rongide ohutu käitamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutab üksnes infrastruktuuri haldamise eest, mistõttu ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal muid rongide käitamisega seotud kohustusi kui liikumisloa väljastamine. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei tegele lubade andmisega.
- k) Selliste kiireloomuliste meetmete korral, mille kehtestamist liikmesriigid võivad kaaluda õnnetus- või vahejuhtumite tõttu, peaksid liikmesriigid hoolitsema selle eest, et raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem oleks esmane vahend, millega juhtida veeremiüksuste käitamisega seotud uusi riske, mis võidi tuvastada õnnetus-/vahejuhtumi uurimise käigus või järelevalvega seotud järelduste tegemisel. Isegi sel juhul, kui liikmesriigi arvates on kiiresti vaja uut kasutuselevõtu lubamise eeskirja, tuleb järgida ELis kohaldatavates õigusaktides sätestatud menetlusi, sealhulgas kohustust teavitada komisjoni uuest kavandatavast eeskirjast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 98/34/EÜ⁽²⁾ või 2004/49/EÜ alusel.

⁽¹⁾ ELT L 108, 29.4.2009, lk 4.⁽²⁾ EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37.

2. Käesolev soovitus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 29. märts 2011

Komisjoni nimel
asepresident
Siim KALLAS

LISA

SISUKORD

	Lehekülg
1. Sissejuhatus	6
2. Koostalitluse komponendid, allsüsteemid ja veeremiüksused	6
2.1. Koostalitluse komponendid ja allsüsteemid	6
2.2. Veeremiüksused	7
3. Allsüsteemi tootmisel kehtivad nõuded	7
3.1. Nõuete tüübid	7
3.1.1. Olulised nõuded	7
3.1.2. Direktiivi 2008/57/EÜ olulised nõuded	7
3.1.3. Koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK)	7
3.1.4. Riiklikud eeskirjad	8
3.1.5. Ühtlustatud standardid (ENid)	8
3.2. Koostalitlusvõime areng	9
4. Vastavustõendamine selle kohta, kas koostalitluse komponendid ja allsüsteemid on ehitatud vastavalt kohaldatavatele nõuetele	9
4.1. Koostalitluse komponentide vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamine	9
4.2. Allsüsteemide vastavustõendamise menetlus	9
4.2.1. Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetlus	9
4.2.2. Allsüsteemide vastavustõendamise menetlus siseriiklike eeskirjade korral	10
4.2.3. Taotleja koostatud deklaratsioon	10
5. Kasutuselevõtu luba	10
5.1. Mis on kasutuselevõtu luba?	10
5.1.1. Mõiste	10
5.1.2. Allsüsteemide kasutuselevõtu luba	11
5.1.3. Veeremiüksuste kasutuselevõtu luba	11
5.2. Allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise ning nende käitamise ja hoolduse eristamine	11
5.2.1. Üldpõhimõtted	11
5.2.2. Käitamise- ja hooldusnõuded, mille vastavust tuleb enne kasutuselevõtu loa saamist tõendada	12
5.2.3. Ohutusjuhtimissüsteemid	13
5.3. Tehniline ühilduvus, ohutu integreerimine ja veeremiüksuste ühilduvus	13
5.3.1. Tehniline ühilduvus	13
5.3.2. Ohutu integreerimine	14
5.3.3. Veeremiüksuste ühilduvus	15

	Lehekülg
5.4. Load KTKdele vastavate ja KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral	15
5.4.1. Luba KTKdele vastavate veeremiüksuste korral	15
5.4.2. Luba KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral	16
5.5. Veeremiüksuse tüübile antav luba	17
5.6. Üleeuroopalises võrgus ja sellest väljaspool kasutatavate veeremiüksuste load	17
5.7. Kolmandatest riikidest pärit veeremiüksuste load	18
6. Pärast loa saamist järgitav menetlus	18
6.1. Rongi moodustamine	18
6.2. Marsruudi vastavuse kindlakstegemine	18
6.3. Juurdepääsu hankimine (läbilaskevõimsuse jaotamine)	19
7. Juba loa saanud allüsteemi või veeremiüksuse muutmine	19
7.1. Järgitav menetlus	19
7.2. Seos erijuhtumite, erandite ja KTKde osalise rakendamise vahel uuendamise või ümberehitamise korral	20
8. Rollid ja kohustused	21
8.1. Kasutuselevõtu loa taotleja	21
8.2. Raudteeveo-ettevõtja	22
8.3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja	22
8.4. Hoolduse eest vastutav üksus	22
8.5. Teavitatud asutus	22
8.6. Määratud asutus	23
8.7. Riiklik ohutusasutus	23
8.8. Liikmesriik	23
8.9. Riskihindamise ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus (ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus)	23
9. Registrid	24
9.1. Võrguaruanne	24
9.2. Infrastruktuuriregister	24
9.3. Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register	24
9.4. Riiklik raudteeveeremi register (NVR)	25
9.5. Võrdlusdokument	25
9.6. Veeremi valdaja tähistate nimekiri	25
10. Direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud loamenetlustega seotud joonised	25
LÜHENDITE LOETELU	29

1. Sissejuhatus

Direktiivis 2008/57/EÜ on sätestatud tingimused, mis tuleb täita ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks. 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 (artikkel 1) ⁽¹⁾.

Direktiivi 2008/57/EÜ peamised eesmärgid on kõrvaldada „tehnilised“ takistused, mis piiravad raudteetranspordi arengut, ja luua tehnilise ühtlustamise optimaalne tase raudtee koostalitlusvõime valdkonnas, mille kaudu edendatakse raudteeturgu avamist ja rahvusvaheliste rongide käitamist. Veeremiüksuste liikumise lihtsustamiseks luuakse direktiivi 2008/57/EÜ alusel koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd), mis on üliolulised kogu ELi raudteesüsteemis ohutu ja katkestusteta rongiliikluse tagamiseks ning veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise menetluse lihtsustamiseks.

Selleks on direktiivi 2008/57/EÜ koondatud mõned peamised põhimõtted.

1. Kui teatavad tingimused on täidetud, peaks kogu ELi raudteevõrgus veeremiüksuste kasutuselevõtmiseks piisama ühest loast. See on nii näiteks juhul, kui KTK-le vastav veeremiüksus liikleb ainult KTK-le vastavas võrgus.
2. Veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise menetlus on ühtlustatud ja see sisaldab selgeid etappe, kus on määratud kindel aeg pädevatele asutustele.
3. Kohaldatavad tehnilised eeskirjad peaksid olema püsivad, läbipaistvad, mittediskrimineerivad ja nii palju kui võimalik ühtlustatud; kõnealused eeskirjad peaksid olema kas KTKd või, kui see on direktiivi 2008/57/EÜ alusel lubatud, siis siseriiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on komisjoni loodud andmebaasi kaudu kättesaadavaks tehtud.
4. KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral tuleks nii palju kui võimalik kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet, et vältida tarbetuid nõudeid ja liigseid vastavustõendamisi, kui need ei ole otseselt vajalikud, et tõendada veeremiüksuse tehnilist ühilduvust asjakohase võrguga.

Käesoleva soovitus eesmärk on selgitada struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise menetlust vastavalt direktiivis 2008/57/EÜ sätestatule. Selles kontekstis tuleb käsitleda erinevaid veeremiüksustega seotud stsenaariume: uued ja ümberehitatavad/uuendatavad veeremiüksused, veeremiüksuse tüübid, KTKdele vastavad veeremiüksused, KTKdele mittevastavad veeremiüksused, üleeuroopalises transpordivõrgus (TEN-T) liiklemise loaga veeremiüksused, väljaspool üleeuroopalist transpordivõrku liiklemise loaga veeremiüksused, rohkem kui ühe liikmesriigi võrgus liiklemise loaga ja täiendavate lubadega veeremiüksused. Sellega seoses tähelepanekud käesoleva teksti viited „loale“ viidet „kasutuselevõtu loale“, kui ei ole otseselt teistmoodi märgitud.

Kõik raudteeveo-ettevõtjatele mõeldud suunised peaksid samuti kehtima raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele infrastruktuuri kontroll- ja hooldusrongide käitamisel.

2. Koostalitluse komponendid, allsüsteemid ja veeremiüksused

2.1. Koostalitluse komponendid ja allsüsteemid

Tulenevalt selle ulatusest ja keerukusest on raudteesüsteem jaotatud allsüsteemideks, mis on seotud kas struktuursete või funktsionaalsete valdkondadega (artikli 2 punkt e).

Struktuursete allsüsteemid on kindlaks määratud II lisas ⁽²⁾ ja need on järgmised: infrastruktuur, energia, raudteearne kontroll ja signaalimine, veeremiüksustel olev kontroll ja signaalimine ning veerem. Funktsionaalsed allsüsteemid on kindlaks määratud II lisas ja need on järgmised: käitamine ja liikluskorraldus, telemaatilised seadmed reisijate- ja kaubaveo teenuste jaoks.

Lisaks sellele on vaja määratleda seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatakse inkorporeerida allsüsteemi ning millest raudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Kõnealuseid komponente nimetatakse „koostalitluse komponentideks“ (artikli 2 punkt f). Nende korral kohaldatakse vastavus- ja kasutuskõlblikkuse hindamise menetlusi (artikkel 11). Direktiivile vastavad koostalitluse komponendid, millel on EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkusdeklaratsioon, võib turule viia ja seejärel allsüsteemi inkorporeerida.

⁽¹⁾ Viited direktiivi 2008/57/EÜ artiklitele on kogu tekstis esitatud sulgudes.

⁽²⁾ Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ (mida praegu muudetakse) muudetud II lisas sätestatule

Näited: pantograaf on allsüsteemi „veerem” koostalitluse komponent; raudtee on allsüsteemi „infrastruktuur” koostalitluse komponent.

Struktuursete allsüsteemide korral on vajalik kasutuselevõtu luba, mille annab välja pädev asutus, kes kõnealuse direktiivi korral on liikmesriikide loodav riiklik ohutusasutus (direktiivi 2004/49/EÜ artikkel 16).

2.2. Veeremiüksused

Raudteesüsteemi võib jagada ka paigalolevateks ja liikuvateks elementideks ning see sisaldab ühelt poolt võrku (mis koosneb liinidest, jaamadest, terminalidest ja igasugustest paigalolevatest seadmetest, mis on vajalikud raudteesüsteemi ohutuks ja pidevaks käitamiseks) ja teiselt poolt kõiki veeremiüksusi, mis sõidavad nimetatud võrgus. Seega koosneb veeremiüksus veeremi allsüsteemist ja vajaduse korral muu allsüsteemi ühest või mitmest osast (sealhulgas veeremiüksuses oleva kontrolli ja signaalimise allsüsteemist) (artikli 2 punktid c ja d).

Kuna veeremiüksused koosnevad allsüsteemidest, siis kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ IV peatükis sisalduvaid allsüsteemidega seotud sätteid veeremiüksuse asjakohaste allsüsteemide suhtes, ilma et see piiraks V peatüki muude sätete kohaldamist.

3. Allsüsteemi tootmisel kehtivad nõuded

3.1. Nõuete tüübid

3.1.1. Olulised nõuded

Kui toode ELi turule viiakse, vastab see rakendatavates uue lähenemisviisi direktiivides⁽¹⁾ (näiteks madalpinge direktiiv jne) sätestatud olulistele nõuetele ja muudes asjakohastes direktiivides (või õigusaktides) sätestatud tehnilistele nõuetele (näiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta⁽²⁾). Olulistes nõuetes sätestatakse avaliku huvi kaitsmiseks vajalikud elemendid. Kõnealused nõuded on kohustuslikud ja turule tohib viia ainult neile vastavaid tooteid.

Näide: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 2004. aasta direktiivi 2004/108/EÜ⁽³⁾ (mis käsitleb elektromagnetilise ühilduvuse alaste liikmesriikide õigusaktide ühtlustamist ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 89/336/EMÜ) korral kehtib kaitsenõue, mille kohaselt tekitatud elektromagnetilised häired ei tohi ületada teatud taset, et tagada raadio- ja telekommunikatsiooniseadmete või muude seadmete ootuspärane kasutamine.

3.1.2. Direktiivi 2008/57/EÜ olulised nõuded

Direktiivi 2008/57/EÜ III lisas sätestatakse nende oluliste nõuete nimekiri, mis aitavad kaasa raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamisele (artikli 3 lõige 1). Need nõuded on raudteesektorile ainuomased. Raudteesüsteem, allsüsteemid, koostalitluse komponendid ja kõik liidesed vastavad olulistele nõuetele. Olulistele nõuetele vastavus on struktuurse allsüsteemi kasutuselevõtmise eelduseks (artikli 4 lõige 1). Direktiivi olulistele nõuetele vastavus ei välista muude ELi sätete kohaldamist (artikli 3 lõige 2).

3.1.3. Koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK)

KTKdes on sätestatud tehnilised kirjeldused, millele allsüsteemid peavad vastama direktiivi 2008/57/EÜ oluliste nõuete ja eesmärkide täitmiseks, sh tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme saavutamiseks (artikli 1 lõige 2). KTKdes ei määrata kindlaks üksnes funktsionaalseid ega tehnilisi kirjeldusi, millele allsüsteemid peavad vastama, vaid kirjeldatakse ka allsüsteemidevahelised liidesed.

KTKdes on kindlaks määratud koostalitlusvõime ja koostalitluse komponentide jaoks kriitilise tähtsusega põhiparameetrid. Lisaks sellele kirjeldatakse KTKdes esiteks menetlusi,⁽⁴⁾ mida tuleb koostalitluse komponentide vastavuse ja kasutuskõlblikkuse hindamiseks kasutada, ja teiseks allsüsteemi EÜ vastavustõendamise menetlust.

Iga KTK osutab siht-allsüsteemile, milleni võib mõistliku ajaga astmeliselt jõuda (artikli 5 lõige 4). Selleks sätestatakse iga KTK 4. peatükis kõnealuse siht-allsüsteemi põhiparameetrid ja liidesed ning 7. peatükis kõnealuse siht-allsüsteemini jõudmiseks vajalik rakendamisprotsess, sh vajaduse korral ülemineku periood.

Teatavatel juhtudel, kui see on koostalitlusvõime saavutamiseks hädavajalik, viidatakse KTKdes otse Euroopa standarditele või nende osa(de)le või tehnilistele kirjeldustele. Kõnealused standardid muutuvad kohustuslikuks KTK kohaldamise hetkest.

⁽¹⁾ Uue lähenemisviisi kontseptsiooni uuendati 2008. aastal vastavushindamise, akrediteerimise ja turujärelevalve uue õigusliku raamistikuga.

⁽²⁾ ELT L 260, 30.9.2008, lk 13.

⁽³⁾ ELT L 390, 31.12.2004, lk 24.

⁽⁴⁾ KTKd kirjeldavad asjakohase komisjoni otsuse alusel kohaldatavaid mooduleid.

Direktiivi 2008/57/EÜ rakendamine ei tohiks piirata iga liikmesriigi olemasoleva raudteevõrgu säilitamise ja arendamise kulutasuvust, vaid peab kaasa aitama koostalitlusvõime kui eesmärgi saavutamisele. Selleks tuleb KTKdes samuti arvesse võtta raudteesüsteemi mis tahes osa, mis vajab erisätteid ja seega kindlaks määrata „erijuhtumid”.

Üldjuhul kajastatakse erijuhtumit KTKs parameetri jaoks määratud erineva väärtusega (näiteks Pürenee poolsaare rööpmelaius infrastruktuuri KTK korral). Kui teatavatel juhtudel ei sisalda KTK erijuhtumi teksti, võib KTKs selle asemel otseselt viidata siseriiklikule eeskirjale. Kõnealustest eeskirjadest teavitatakse ja liikmesriik peab määrama asutuse, kes viib läbi vastavustõendamise menetluse (määratud asutus) (artikkel 17).

Kui teatavatele olulistele nõuetele vastavaid aspekte ei ole võimalik KTKs otseselt käsitleda (näiteks ühtlustatud lahenduse või asjaosaliste vastastikuse tunnustamise puudumise tõttu), märgitakse need kõnealuses KTKs „avatud punktidenä” (artikli 5 lõige 6).

3.1.4. Riiklikud eeskirjad

Kuni siht-süsteemini jõudmiseni (artikli 5 lõige 4) ja selle tulemusena koostalitlusvõime saavutamiseni rakendavad liikmesriigid olulisi nõudeid siseriiklike eeskirjade alusel (artikli 17 lõige 3). Selle põhjuseks on järgmised asjaolud:

- KTKd ei ole erinevatel põhjustel täielikud (näiteks avatud punktid, kohaldamisala on piiratud KTKde esimese kogumi korral üleeuroopalise transpordivõrguga, KTKd on praegu väljaarendamisel);
- olemasolevate rajatistega tagasiühilduvuse tagamiseks võivad mõne liikmesriigi mõningate allsüsteemide korral olla vajalikud erandid;
- enamik olemasolevatest allsüsteemidest võeti kasutusele enne koostalitlusvõime direktiivide või mõningate KTKde jõustumist ja seega ei vasta need kõigile KTKdele;
- nende erijuhtumite korral, kui KTK ei sisalda erijuhtumi teksti, toetutakse siseriiklikele eeskirjadele.

Kõnealustest riiklikest eeskirjadest teavitatakse komisjoni, kes peab omakorda neid kontrollima, et vältida diskrimineerivaid siseriiklikke eeskirju (artikli 17 lõige 3), millega kehtestatakse tarbetud nõuded ja liigsed vastavustõendamised. Veeremiüksuste kasutuselevõtmise suhtes tuleks kohaldada ainult neid siseriiklikke eeskirju ja võrdlusdokumendis peaksid olema neile ristviited (artikli 27 lõige 3).

Järeldus: vastavalt direktiivile ning seal sätestatud läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetele tuleks järeldada, et struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes tuleks kohaldada ainult neid siseriiklikke eeskirju, millest on teavitatud.

Edaspidi tähendab mis tahes käesoleva soovitusel viide siseriiklikele eeskirjadele viidet „siseriiklikele eeskirjadele, millest on teavitatud”.

Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriik võtta vastu ühtki siseriiklikku eeskirja, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud juhul, kui need on KTKs ette nähtud „avatud punktidenä” ja „erijuhtumitena” ning vajaduse korral eranditena).

Mis tahes siseriiklik eeskiri, millega määratakse uuesti kindlaks juba KTKs sisalduv parameeter, võib põhjustada olukorra, kus kaks KTK-le vastavat allsüsteemi ei ühildu omavahel. Näiteks võib veeremiüksust käsitlev siseriiklik eeskiri, mis kehtestab piiratud liikumisvõimega inimeste KTKst rangemad nõuded, põhjustada olukorra, kus juba ühes liikmesriigis loa saanud KTK-le vastavale veeremiüksusele ei ole teises liikmesriigis võimalik uuesti luba anda. Sellepärast kontrollib komisjon kooskõlas artikli 17 lõikega 3 siseriiklikke eeskirju, et vältida mis tahes meelevaldset diskrimineerimist või varjatud piiramist (artikli 17 lõige 3).

Lisaks sellele väljendatakse direktiivis 2008/57/EÜ allsüsteemide vaba liikumisega seoses uue lähenemisviisi järgmist põhimõtet: kui ühtlustamata tehnilisele kirjeldusele (s.o asjakohastele siseriiklikele eeskirjadele) vastav toode vastab olulistele nõuetele, võib kõnealune toode saada kasutuselevõtu loa ilma edasiste kontrollideta (artikkel 16) ⁽¹⁾.

3.1.5. Ühtlustatud standardid (ENid)

Ühisturu eesmärgi saavutamiseks võib olulistele nõuetele vastavate toodete tehnilised kirjeldused sätestada ühtlustatud standardites (EN). Mõnel juhul eeldavad KTKde põhiparameetreid hõlmavad ühtlustatud standardid KTK-le vastavust. Kooskõlas tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi põhimõtetega jäävad kõnealused ENid vabatahtlikuks, kuid viited nendele avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas (ELT) ja need määratakse kindlaks KTK kohaldamise suunises eesmärgiga hõlbustada nende kasutamist tööstuses.

⁽¹⁾ Ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 15 lõike 1 ja V peatüki sätete kohaldamist, mida on täpsemalt kirjeldatud käesoleva dokumendi jaotises 5.

3.2. Koostalitlusvõime areng

Koostalitlusvõime saavutatakse astmeliselt.

Esialgu, kui puuduvad kogu raudteesüsteemi hõlmavad terviklikud KTKd, ja kuni kõigi allsüsteemide KTKdele vastavuse saavutamiseni täidetakse direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud olulised nõuded KTKdega hõlmamata raudteesüsteemi osade või asjaolude korral vastavusega siseriiklikele eeskirjadele, sh teavitatud rahvusvahelistele kokkulepetele viitavate eeskirjadega, millest on teavitatud (artikli 17 lõige 3).

Pikas perspektiivis, kui siht-süsteem on määratud ja rakendatud, ei ole kõnealuste siseriiklike eeskirjade järele enam vajadust.

Kuni täieliku koostalitlusvõime saavutamiseni kehtivad KTKd paralleelselt siseriiklike eeskirjadega. Kõnealuse üleminekuperioodi jooksul on vajalik menetlus veeremiüksuste vastastikuse heakskiitmise hõlbustamiseks. Selleks peavad kõik liikmesriikide poolt veeremiüksuste kasutuselevõtmise suhtes kohaldatavad siseriiklikud eeskirjad olema liigitatud ja ristviidetega võrdlusdokumendis (artikkel 27). Kõnealuse direktiivi artiklites 16, 23, 25 ja 27 on sätestatud selliste siseriiklike eeskirjade vastastikune tunnustamine („vastastikune heakskiitmine”) ja kõnealustele eeskirjadele vastavuse kontrollid.

4. Vastavustõendamine selle kohta, kas koostalitluse komponendid ja allsüsteemid on ehitatud vastavalt kohaldatavatele nõuetele

4.1. Koostalitluse komponentide vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamine

KTKdes määratakse kindlaks nendega hõlmatud koostalitluse komponendid ja sätestatakse koostalitlusvõime komponentide vastavuse ja/või kasutuskõlblikkuse hindamiseks kasutatavad tootja menetlused. KTK korral võib olla vajalik hindamine, mille viib läbi vastavus- ja kasutuskõlblikkuse sertifikaadi väljastanud teavitatud asutus. Tootja koostab seejärel EÜ vastavusdeklaratsiooni või EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni (artikkel 13 ja IV lisa).

Turule viimiseks peab igal koostalitluse komponendil olema EÜ vastavusdeklaratsioon ja kui vastavushindamise menetluses seda nõutakse, peab sellega kaasas olema vastav EÜ sertifikaat. Lisaks sellele, kui KTKs nõutakse kasutuskogemusel põhinevat tüübikinnitusmenetlust, peab koostalitluse komponendiga kaasas olema EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioon ja EÜ kasutuskõlblikkuse sertifikaat. Koostalitluse komponent vastab direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud olulistele nõuetele juhul, kui sellel on EÜ vastavusdeklaratsioon või EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioon. Kui koostalitluse komponentide suhtes kohaldatakse muid asjaolusid reguleerivaid ELi õigusakte, siis on ka EÜ deklaratsioonis sätestatud, et koostalitluse komponendid vastavad samuti kõnealuse ELi õigusakti olulistele nõuetele.

4.2. Allsüsteemide vastavustõendamise menetlus⁽¹⁾

4.2.1. Allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetlus

Teavitatud asutus kontrollib allsüsteemi vastavust kohaldatava(te)le KTK(de)le asjakohastest KTKdest ja registrist saadava teabe alusel (artikli 5 lõike 3 punkt e ja artikli 18 lõige 2).

Allsüsteemi EÜ vastavustõendamise eest vastutava teavitatud asutuse ülesanne algab projekteerimisetalil ja hõlmab kogu tootmisperioodi kuni taotlejapoolse kinnitamiseni enne allsüsteemi kasutuselevõttu. See hõlmab samuti liideste vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, kuhu need on inkorporeeritud. Teavitatud asutuse vastavustõendamise ülesanne direktiivi 2008/57/EÜ raames on siiski piiratud kohaldatavates KTKdes nimetatud nõuetega. On võimalik, et teavitatud asutus peab oma ülesande täitmiseks registreid kontrollima.

Näiteks peab teavitatud asutus olema teelõigu ümberehitamise või uuendamise korral kindel, et valitud on õiged KTK variandid. Sel juhul ei piisa KTK sisust kõrvalasuvate teelõikudega ühilduvate liideste kontrollimisest: näiteks peab teavitatud asutus olema kindel, et rööpmelaius ja pinge on kõrvalasuval teelõigul samad⁽²⁾.

Teavitatud asutused kohaldavad EÜ vastavustõendamise menetlust vastavalt moodulitele, mida on kirjeldatud KTKdes ja mis on mõnel juhul sätestatud konkreetsetes komisjoni otsuses. Nad märgivad oma järeldused üles, koostades EÜ vastavustõendamise sertifikaadi ja tehnilise dokumentatsiooni.

Kui allsüsteemi või selle osa suhtes kohaldatakse ka mis tahes muud ELi õigusakti, siis koondab teavitatud asutus mis tahes muud EÜ sertifikaadid, mis põhinevad kõnealusel õigusaktil ja mille on väljastanud kõnealuse õigusakti alusel asjaomane teavitatud asutus.

⁽¹⁾ Direktiivi muudetud VI lisa.

⁽²⁾ Vt samuti käesoleva dokumendi jaotist 5.3, mis käsitleb ohutut integreerimist ja tehnilist ühilduvust, ning jaotist 9, mis käsitleb registreid.

4.2.2. Allsüsteemide vastavustõendamise menetlus siseriiklike eeskirjade korral

Liikmesriikide määratud asutus (määratud asutus) kasutab siseriiklike eeskirjade korral EÜ vastavustõendamise menetlusele samalaadset menetlust, koostades siseriiklike eeskirjade korral vastavustõendamise sertifikaadi ja tehnilise dokumentatsiooni (artikli 17 lõige 3). Taotleja koostab omakorda vastavusdeklaratsiooni siseriiklikele eeskirjadele vastamise kohta.

4.2.3. Taotleja koostatud deklaratsioon⁽¹⁾

Taotleja vastutab allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koostamise eest, mille kohaselt allsüsteem vastab asjakohas(t)ele KTK(de)le ja ELi õigusaktidest tulenevatele olulistele nõuetele, kui see on kohaldatav.

Kui kohaldatakse siseriiklike eeskirju, siis koostab taotleja samal moel vastavusdeklaratsiooni siseriiklikele eeskirjadele vastamise kohta siseriiklike eeskirjadega hõlmatud osade jaoks. Ainult sel juhul, kui kõik varasemad tõendusmaterjalid ja deklaratsioonid on koostatud, võib taotleja esitada pädevale riiklikule ohutusasutusele allsüsteemi kasutuselevõtu loa saamise ametliku taotluse.

EÜ sertifikaadid ja EÜ deklaratsioonid kehtivad kõikjal ELis. Siseriiklike eeskirjadega seotud sertifikaadid ja deklaratsioonid kehtivad kõikjal ELis, välja arvatud veeremiüksuse ja võrgu tehnilise ühilduvusega või ohutu integreerimisega seotud sätete korral, kuna kõnealuseid asjaolusid reguleerivad veeremiüksuste kasutuselevõttu käsitlevad erisätted (täpsem teave selle kohta on esitatud järgmises jaotises).

Taotleja lisab EÜ vastavusdeklaratsioonile teavitatud asutuse täidetud tehnilise dokumentatsiooni (mida on nimetatud jaotises 4.2.1).

5. Kasutuselevõtu luba

5.1. Mis on kasutuselevõtu luba?

5.1.1. Mõiste

Kasutuselevõtu lubade andmise menetlust kirjeldati kõigepealt direktiivis 96/48/EÜ ja selle eesmärk oli täiendada jaotises 3.1.1 viidatud turuleviimise mõistet. Kuigi toote või koostalitluse komponendi võib turule viia ilma pädeva asutuse eelneva loata, ei tohi seda teha allsüsteemide korral, mille puhul tuleb pädeval asutusel enne allsüsteemi kasutuselevõtmist esitada luba (artikkel 15).

Iga liikmesriik annab loa võtta kasutusele selliseid struktuurseid allsüsteeme, mis moodustavad kõnealuse liikmesriigi territooriumil asuva või käitava raudteesüsteemi (artikkel 15). Samal moel käsitleb direktiivi V peatükk veeremiüksuste lubasid.

Allsüsteemi kasutuselevõtu luba on vajalik raudteesüsteemi kõigi osade korral: üleeuroopalise transpordivõrgu raudteeliinid, üleeuroopalise transpordivõrgu välised raudteeliinid, kas kiirraudtee- või tavaraudteeliinid, ning samuti kõnealustel liinidel sõitvaid veeremiüksusi moodustavad allsüsteemid, olenemata sellest, kas asjakohane KTK on olemas.

Osana oluliste nõuete vastavustõendamisest kontrollivad liikmesriigid kõnealuste allsüsteemide tehnilist ühilduvust selle süsteemiga, kuhu need integreeritakse, ja kõnealuste allsüsteemide raudteesüsteemi integreerimise korral selle integreerimise ohutust (artikkel 15).

Tehniline ühilduvus ja ohutu integreerimine on seotud kõigi struktuursete allsüsteemidega, nii nende allsüsteemidega, mis on veeremiüksusesse integreeritud, kui ka nende allsüsteemidega, mis jäävad veeremiüksuse ja asjakohase võrgu liidese mõlemale poolele.

Lubade andmine on menetlus, mis tuleb enne kasutuselevõtmist läbida. Vastavalt artiklile 15 on ette nähtud, et oluliste nõuete pideva järgimise järelevalvet tehakse raudteeveo-ettevõtjate või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemide järelevalve osana direktiivi 2004/49/EÜ alusel. Riiklik ohutusasutus, kes kavatseb kasutuselevõtu loa tühistada, kasutab direktiivis 2004/49/EÜ sätestatud menetlust (direktiivi 2008/57/EÜ artikli 21 lõige 9).

Kui riiklik ohutusasutus on seisukohal, et loa saanud veeremiüksus või allsüsteem ei vasta enam olulistele nõuetele (näiteks tulenevalt ebapiisavast hooldamisest või projekteerimis- või tüüpvea tõttu, mis on pärast loa andmist selgunud), peaksid nad tegutsema vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ veendumaks, et riski juhitakse piisavalt.

⁽¹⁾ Direktiivi muudetud V lisa.

5.1.2. Allsüsteemide kasutuselevõtu luba

Kasutuselevõtu luba kohaldatakse nende struktuursete allsüsteemide suhtes, mis on kindlaks määratud direktiivi 2008/57/EÜ II lisas ⁽¹⁾ (energia, infrastruktuur, veerem, raudtee-äärne kontroll ja signaalimine, veeremiüksuses olev kontroll ja signaalimine) ja mida on täpsemalt kirjeldatud asjakohastes KTKdes (artikkel 15).

5.1.3. Veeremiüksuste kasutuselevõtu luba

Direktiivis 2008/57/EÜ on sätestatud veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise menetlus (V peatükk). Kuna veeremiüksus koosneb ühest või mitmest struktuurset allsüsteemist, kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ allsüsteemide kasutuselevõtu lubade andmist käsitlevaid sätteid (artikkel 15), ilma et see piiraks veeremiüksuste kasutuselevõtu seotud muude sätete kohaldamist (V peatükk).

Ühe liikmesriigi poolt veeremiüksusele antud luba kehtib kõigis liikmesriikides, ilma et see piiraks teise liikmesriigi õigust nõuda täiendavat luba (artikkel 23). KTK-le mittevastavate veeremiüksuste korral piirduv luba selle väljaandnud liikmesriigi võrguga (artiklid 24 ja 25). Täiendavate lubade vastavustõendamise kohaldamisala on siiski piiratud.

Veeremiüksusele kasutusloa andmine tähendab liikmesriigipoolset tunnustamist, et veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukord vastab direktiivis ja teistes ELi õigusaktides sätestatud olulistele nõuetele, kui veeremiüksust on kavas kasutada kõnealuse liikmesriigi võrgus.

Veeremiüksusele antud kasutusloas võidakse sätestada kasutamise tingimused ja muud piirangud (artikli 21 lõige 6). Näiteks tuleks elektrilise veojõuga veeremiüksuste korral kasutusloas kindlaks määrata nende raudteeliinide pinge, millel kõnealune veeremiüksus võib liigelda. Liiniga ⁽²⁾ seotud ühilduvuse küsimused veeremiüksuse konstruktiooniomaduste ja kindlate liinide konkreetsete omaduste (näiteks kaalupiirangud, elektrivarustussüsteemid, rongi kaitse-süsteemid) vahel tuleks lahendada raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi alusel, kohaldades loa ning tehnilises dokumentatsioonis sätestatud kasutustingimusi ja piiranguid ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja infrastruktuuride registris esitatud teavet infrastruktuuri omaduste kohta (vt käesoleva dokumendi jaotist 6).

Et vältida geograafilist eripära ja vajadust anda veeremiüksusele uus luba marsruudi näitajate muutumise korral (näiteks uus elektrivarustussüsteem või pinge muutus), tuleks veeremiüksuse kasutuselevõtu loaga seotud mis tahes kasutustingimused (peale nende tingimuste, mis on juba hõlmatud selle kasutusulatuse piiridega, mille jaoks veeremiüksus projekteeriti) määrata kindlaks infrastruktuuri tehnilise projekteerimise näitajate parameetrite (näiteks liiklemine ainult xx Hz sagedusega rööpaahelatel) ja mitte geograafilisel alusel.

Märkus: kasutuselevõtu luba on väga erinev mõiste „homologeerimisest“, mida riiklikud raudteeveo-ettevõtjad varem läbi viisid. Homologeerimine oli olemuselt riikliku raudteeveo-ettevõtja läbiviidud tootekinnitus toote ostmisel, kuid kasutusloa on õiguslik nõue allsüsteemi või veeremiüksuse kasutuselevõtu loa saamiseks, mis põhineb kindlaks määratud vastavustõendamiste kogumil, mille viivad ellu valitsuse nimetatud asutused ja riiklikud ohutusasutused.

5.2. Allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise ning nende käitamise ja hoolduse eristamine

5.2.1. Üldpõhimõtted

Selleks et „aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi ehitamise, uuendamise, ümberehitamise ja käitamise seadmete ja teenuste siseturu astmelisele rajamisele“ (artikkel 1) on kohane eristada struktuursete allsüsteemide/veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmist nende käitamise reguleerimisest.

Eristamine võimaldab võtta kasutusele teatavat tüüpi veeremiüksusi, mille on tootnud erinevad tootjad või tellijad, mida käitavad erinevad raudteeveo-ettevõtjad ja mida hooldavad erinevad hoolduse eest vastutavad üksused erinevate hooldusrežiimide alusel vastavalt käitamisvaldkonnale.

Näiteks võib tootja esitada vedurile või veduri tüübile liikmesriigi võrgu kasutusloa taotluse eesmärgiga müüa see mitmele erinevale raudteeveo-ettevõtjale või liisinguettevõtjale jne erinevate raudteeveo-ettevõtjate poolt käitamiseks, kellel on kõigil oma vastavates ohutusjuhtimissüsteemides erinevad korraldused vedurite haldamiseks ja hooldamiseks.

Alternatiivselt võib raudteeveo-ettevõtja käitada kasutusloa saanud vedurit, mida eelnevalt käitas teine raudteeveo-ettevõtja samas võrgus, ilma et ta peaks hankima uue kasutusloa.

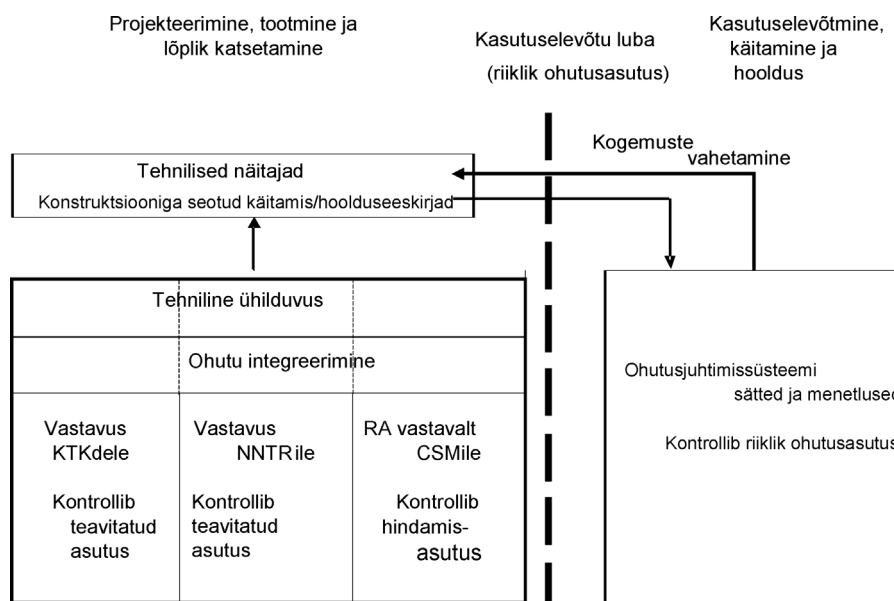
⁽¹⁾ Komisjon tegeleb praegu direktiivi 2008/57/EÜ II lisa muutmisega.

⁽²⁾ Rongi kavandatav marsruut.

Piirangu selgitamiseks on direktiivis 2008/57/EÜ kehtestatud eeskirjad ja kasutuselevõtu loa andmise menetlus veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukorra saavutamiseks. Pärast allsüsteemi kasutuselevõttu tuleb tagada, et kõnealust allsüsteemi käitatakse ja hooldatakse asjakohaste oluliste nõuete kohaselt. Direktiivi 2004/49/EÜ alusel jääb vastutus kõnealustele nõuetele vastamise eest raudteefrastruktuuri-ettevõtjale või raudteeveo-ettevõtjale nende vastavate allsüsteemide korral, ilma et see piiraks muude tegutsejate vastutust (direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 lõige 4). Riiklikud ohutusasutused võivad kõnealustele nõuetele vastavust kontrollida raudteeveo-ettevõtjatele ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele ohutussertifikaatide ja ohutuslubade väljastamisel (direktiivi 2004/49/EÜ artiklid 10, 11 ja 16).

Kõnealuse eristuse erand tehakse käitamise ja hooldamise eeskirjade korral, vt jaotist 5.2.2.

Direktiiviga 2008/57/EÜ reguleeritakse üldiselt allsüsteemide ja veeremiüksuste tehnilisi parameetreid (peamiselt projekteerimine, tootmine ja lõplik katsetamine) ning nendele kasutuselevõtu lubade andmise menetlusi ning direktiiviga 2004/49/EÜ reguleeritakse üksusi, kes neid kasutavad, käitavad ja hooldavad, nagu on kujutatud alljärgneval joonisel.



Eespool toodud diagrammis:

- „NNTR” on „siseriiklikud tehnilised eeskirjad, millest on teatatud kooskõlas artikliga 17”, ent samas sisaldavad need ka eeskirju avatud punktide, erandite ja vajaduse korral erijuhtumite kohta;
- „RA vastavalt CSM-ile” on „riskihindamine vastavalt ühisele ohutusmeetodile” ning see on seotud tehnilise ühilduvuse ja ohutu integreerimisega, mis on oluliste nõuete puhul asjakohased, kuid mida KTKd või siseriiklikud tehnilised eeskirjad ei hõlma;
- konstruktsiooniga seotud tehnilised näitajad ja käitamis-/hoolduseeskirjad võib loaandmismenetlusest välja jätta, need on tehnilise toimiku osa;
- eksploatatsioonikogemus on protsess, mille käigus tuleb muuta allsüsteemide/veeremiüksuste tehnilisi näitajaid tulenevalt nende tegelikust käitamisest ja hooldamisest. Muudatuste juhtimine on raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi üks osa, nagu on selgitatud kahes järgmises jaotises.

5.2.2. Käitamis- ja hooldusnõuded, mille vastavust tuleb enne kasutuselevõtu loa saamist tõendada

Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõikega 2 kontrollivad liikmesriigid enne allsüsteemide kasutuselevõtmist, et need vastavad käitamise ja hoolduse sätetele, mis on seotud ettenähtud kasutusolukorraga. See tähendab, et enne kasutusloa väljaandmist on vaja kontrollida, kas allsüsteemi saab käitada ja hooldada vastavalt asjakohases KTKs määratletud käitamise ja hooldamise eeskirjadele.

Käitamist ja liikluskorraldust käsitlevad KTKd koostatakse ja võetakse vastu samuti direktiivi 2008/57/EÜ alusel, kuid kuna need hõlmavad mitte-struktuurset allsüsteemi, siis ei ole selle allsüsteemi korral kasutusloa vajalik. Struktuursed KTKd hõlmavad kõiki ettenähtud kasutusolukorras määratletavaid käitamise nõudeid käsitlevaid tehnilisi kirjeldusi (näiteks pidurdusomadused, vedukite helisignaalid).

Käitamise ja liikluskorralduse KTKdes on kirjeldatud nõuded järgmise kohta: „menetlused ja seadmed, mis võimaldavad erinevate struktuuriliste allsüsteemide [...] järjepidevat tööd” (II lisa). See ei ole seotud ettenähtud kasutusolukorra kasutusloa kohustustega, mille saab taotleja (näiteks tootja), vaid ühtlustatud menetlustega, mis on vajalikud raudteesüsteemi vastavate osade järjepidevaks käitamiseks, mida teostavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemide alusel.

Üks käitamise ja liikluskorralduse KTK peamine eesmärk on ühtlustada raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vaheliste käitamiskohustuste jaotust, mis tuleks vastasel juhul hõlmata mitmepoolsete koostöölepingute väga keerulise kogumiga.

Kõik nõuded, mis on seotud hooldusega ja vajalikud oluliste nõuete rakendamiseks eesmärgiga saavutada koostalitlusvõime, on struktuursete KTKdega hõlmatud ja põhinevad allsüsteemi tehnilistel omadustel. Sellest tulenevalt esitab taotleja esialgsed hoolduse ja käitamise dokumendid, mis tuleb lisada asjakohase allsüsteemi tehnilise dokumentatsiooni. Tehniline dokumentatsioon on hoolduse järjepideva haldamise oluline algviide ja see sisaldab esialgse käitamise ja hooldamise juhiseid. Pärast kasutuselevõttu peavad raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (koostöös hoolduse eest vastutava üksusega) pidevalt jälgima hooldustööde tegemist ja muutma kõnealust teavet nii, et see kajastaks kasutustsüklit ja saadud kogemusi (direktiivi 2004/49/EÜ artiklid 4 ja 9). Samuti tuleks ära märkida, et muutuste juhtimine on osa raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemist.

5.2.3. Ohutusjuhtimissüsteemid

Vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ rakendavad raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad oma kohustuste ja ülesannete täitmisel ohutusjuhtimissüsteemi, mis vastab ELi ja riiklikele nõuetele ja sisaldab ühiseid elemente. Veeremiüksuste/allsüsteemide ohutut käitamist (sh kasutamist ja hooldust) tagavad menetlused on hõlmatud raudteeveo-ettevõtja (veeremiüksuste korral) ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (võrkude korral) ohutusjuhtimissüsteemidega.

Üks ohutussertifikaadi ja ohutusloa eesmärk on tõendada, et raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on loonud oma ohutusjuhtimissüsteemi ja on suutelised asjakohaste allsüsteemide käitamise ajal täitma KTKdes sätestatud olulisi nõudeid. Ohutussertifikaate ja ohutuslubasid vaadatakse läbi korrapäraste ajavahemike järel, mida kasutuselevõtu loa korral ei tehta. Kasutuselevõtu luba jääb siiski alati kehtima, välja arvatud juhul, kui tehakse oluline muudatus, mis mõjutab ettenähtud kasutusolukorda (tehnilisi omadusi), mis võib toimuda näiteks uuendamise või ümberehitamise korral, olenevalt tööde ulatusest. Seega reguleerib raudteeveo-ettevõtja tehtud käitamise muudatusi direktiiv 2004/49/EÜ ja veeremiüksuse või allsüsteemi ettenähtud kasutusolukorra muudatusi reguleerib kasutuselevõtu lubade andmise menetlus kooskõlas direktiiviga 2008/57/EÜ.

5.3. Tehniline ühilduvus, ohutu integreerimine ja veeremiüksuste ühilduvus

5.3.1. Tehniline ühilduvus

Tehniline ühilduvus on üks „olulistest nõuetest”, millele „raudteesüsteem, allsüsteemid ja nende koostalitluse komponendid koos liidestega” peavad vastama (artikkel 4).

Tehniline ühilduvus on määratletud direktiivi 2008/57/EÜ III lisas: „Infrastruktuuri ja maarajatiste tehnilised omadused peavad ühilduma üksteisega ja raudteesüsteemis kasutatavate rongide tehniliste omadustega”. Seda on samuti kirjeldatud erinevate struktuursete allsüsteemide korral (III lisa punktid 2.2.3, 2.3.2 ja 2.4.3).

Lisaks sellele kirjeldatakse I lisa 3. jaotises tehnilist ühilduvust kui raudteesüsteemi teenuse kvaliteedi, toimivuse, ohutuse ja kulude nurgakivi.

Rongi käitav raudteeveo-ettevõtja peab teadma, kas konkreetne marsruut võimaldab tema rongi käitamist, s.o kas see on tehniliselt ühilduv.

Sellest tulenevalt sisaldavad KTKd tehnilisi kirjeldusi, mis on vajalikud allsüsteemi ja selle liideste koostalitlusvõime saavutamiseks ning olulistele nõuetele (sh tehniline ühilduvus) vastamiseks. Niisiis, kui asjakohane KTK on olemas ja kehtib, tuleb tehnilise ühilduvuse vastavustõendamine teha KTKdele viidates (artikli 17 lõige 2).

Kui tehnilise ühilduvuse olulist nõuet hõlmavat asjakohast KTKd ei ole olemas (näiteks vanemad signaalimise/rongakaitse-süsteemi liidesed, KTK-le mittevastav infrastruktuur, energia ning kontrolli ja signaalimise allsüsteemid), siis kohaldatakse siseriiklikke eeskirju.

See tähendab, et seni, kuni võrgu kõigi osade kõik liidesed ei ole KTKdega hõlmatud, peaksid liikmesriigid kehtestama eeskirjad, millega määratakse kindlaks mis tahes nõuded lisaks KTKde nõuetele; täiendavad nõuded on vajalikud nende veeremiüksuste ja võrgu KTK-le mittevastavate osade tehnilise ühilduvuse tagamiseks, mille eest nad vastutavad. See hõlmab näiteks veeremiüksuses olevate rongikaitseüsteemide vananenud nõudeid, millest tulenevalt veeremiüksuses olevad kontrolli ja signaalimise süsteemid võib projekteerida, paigaldada ja vastavustõendada suutelistena vastu võtma signaale vananenud süsteemi raudteeliinipoolsetest transpondritest ja nendele reageerima.

Üleminekuetapis on võimalik, et mõni liikmesriik ei ole veel täitnud läbipaistvate siseriiklike eeskirjade tervikliku kogumi kasutuselevõtmise nõuet (artikkel 17), mis käsitleb veeremiüksuse ja võrgu vahelist liidest sama üksikasjalikult kui KTKdes, kui asjakohast KTKd ei ole veel olemas. See võib tuleneda asjaolust, et siseriikliku koostalitlusvõime olemasoleva taseme säilitamiseks väga vajalikud kõnealuste liideste tehnilised kirjeldused on varem olnud sätestatud siseriiklike raudteeveo-ettevõtjate asutusesisestes eeskirjades. Sel juhul ei ole soovitatav riskihindamise meetodite kasutamine riskihindamise ühiste ohutusmeetodite teisel ja kolmandal põhimõttel põhineva tehnilise ühilduvuse kirjeldamiseks, kuna see võib põhjustada erinevate projektide liideste tehniliste kirjelduste ühilduvuse ja koostalitlusvõime puudumise.

Järeldus: võrgu ja veeremiüksuste vahelise liidese tehniline ühilduvus on ohutuse seisukohast ülioluline. Kuigi kõnealuse liidese ohutusalaspekti võiks tõendada riskihindamise ühiste ohutusmeetodite 2. ja 3. põhimõtte alusel, on koostalitlusvõime tõttu vajalik, et tehnilist ühilduvust tõendataks eeskirjapõhise lähenemisviisi alusel (riskihindamise ühiste ohutusmeetodite 1. põhimõtte), sh ELi ühtlustatud eeskirjad, näiteks KTKd või ENid või kui kõnealuseid eeskirju ei ole veel olemas, siis siseriiklike eeskirjade alusel, millest on teavitatud.

5.3.2. Ohutu integreerimine

Struktuursete allsüsteemide kasutusloa andmisel kontrollivad liikmesriigid, et kõnealused allsüsteemid on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud sellisel viisil, et need vastavad olulistele nõuetele, ning eelkõige kontrollivad nad, et need on ohutult integreeritud süsteemi, kuhu need paigutatakse (artikli 15 lõige 1). Seda tuleb teha raudteesüsteemi ohutu käitamise tagamiseks ja sellega seotud riskide juhtimiseks.

Selleks otstarbeks ja üldkehtiva nõudena tuleb tõendada järgmist:

- konkreetse allsüsteemi kasutuselevõtu korral tuleb tõendada kõnealuse allsüsteemi ja kõigi teiste allsüsteemide (kuhu see integreeritakse) ohutut integreerimist;
- veeremiüksuse kasutuselevõtu korral tuleb tõendada selle asjakohaste allsüsteemide vahelist ohutut integreerimist (ainult esimese loaandmise korral) ning veeremiüksuse ja asjakohase võrgu vahelist ohutut integreerimist.

Ohutu integreerimise kontrolle ei nõuta siiski kõigis olukordades; näiteks veeremiüksuste korral on teatavatel eritingimustel juba ühes liikmesriigis loa saanud ja teises liikmesriigis käitatavate veeremiüksustega seotud kõnealused kohustused direktiivi 2008/57/EÜ V peatükiga tühistatud.

Ohutu integreerimine on osa olulistest nõuetest (artikli 15 lõige 1). Seetõttu on see tavaliselt hõlmatud KTKde või siseriiklike eeskirjadega (artikkel 17).

Riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamise teel ohutu integreerimise tõestamisel peab taotleja

- viitama kas KTKde nõuetele või siseriiklikele eeskirjadele, kohaldades esimest riskide heakskiitmise põhimõtet „tegevusjuhise kasutamine” või
- kui teemat ei ole KTKs ega siseriiklikes eeskirjades käsitletud, viima läbi otsese riskihindamise või samalaadsuse uuringu, et määrata kindlaks puuduvad nõuded (riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kolmas ja teine riskide heakskiitmise põhimõte), mis tuleks avaldada, et riikliku ohutuasutuse kinnitatu oleks läbipaistev.

Vastavalt riskihindamise ühistes ohutusmeetodites kirjeldatule ei tohi riskihindamise ühiste ohutusmeetodite ohutu integreerimise taotlus viia nõueteni, mis ei ole kooskõlas KTKdes sätestatuga. Analoogia alusel kehtib see ka siseriiklike eeskirjade suhtes. See tähendab, et kui KTK nõuded või siseriiklikud eeskirjad on olemas, siis need jäävad kohustuslikuks. Kui see ei oleks nii, siis ei saavutataks koostalitlusvõimet mitte kunagi.

Järeldused

- Kui veeremiüksuse ja võrgu vaheline liides on hõlmatud kas KTK nõude või siseriikliku eeskirjaga, käsitleb taotleja seda kui tegevusjuhise ning ohutu/ohut, mille nõuded on kõnealuses KTKs või siseriiklikus eeskirjas kindlaks määratud, peetakse kontrollituks kas KTK või siseriikliku eeskirja nõuete täitmisega. See tähendab, et kui KTK või siseriikliku eeskirja nõuded hõlmavad ohutuse olulisi nõudeid (s.o kõiki asjakohaseid ohut), tõendatakse ohutut integreerimist KTK või siseriikliku eeskirja rakendamisega.

— Kui tegemist on ohtudega, millega seotud nõudeid KTK ega siseriiklikud eeskirjad ei hõlma, tähendab see, et KTK või siseriiklikud eeskirjad ei vasta täielikult olulistele nõuetele ja et vajakajäämine tuleb kõrvaldada kooskõlas artikliga 7. Kõnealuseid „puuduvaid nõudeid” tuleks käsitleda KTKde tulevaste läbivaatamiste käigus, et järk-järgult hõlmata KTKdega kõik koostalitlusvõimelised liidesed. Vahepeal võrdleb taotleja riskide juhtimiseks neid võrdlussüsteemiga või otsese riskianalüüsi alusel vastavalt riskihindamise ühiste ohutusmeetodite määrusele.

— Koostalitlusvõime huvides on vajalik, et tehniline ühilduvus ja ohutu integreerimine veeremiüksuse ja võrgu vahel oleksid tõendatud eeskirjadel põhineva lähenemisviisi alusel. Seetõttu peaksid KTKd mõlemat aspekti põhjalikult hõlmama.

Tuleks tähele panna, et direktiivis 2008/57/EÜ on kirjeldatud kasutuselevõtu loa kõiki nõudeid ja et samal ajal tuleb täita nii direktiivi 2008/57/EÜ kui ka direktiivi 2004/49/EÜ nõuded. See tähendab, et

— kui on vajalikud nõuded, et säilitada direktiivi 2004/49/EÜ alusel olemasolevat ohutuse taset, sõltumata KTKdega ette nähtud tasemest, peaksid kõnealused nõuded KTKdele vastavate rongide liikluse piiramise vältimiseks

— olema esitatud infrastruktuuri või toimingute nõuete kujul (mis kaasatakse asjakohasesse KTKsse nõuete-kohaselt põhjendatud erijuhtumina) või

— kui veeremiüksusega seotud meetod ei ole võimalik vältida, siis tuleks see kaasata KTKsse nõuete kohaselt põhjendatud erijuhtumina;

— liikmesriigid ei tohiks kasutada direktiivi 2004/49/EÜ kasutuselevõtu loa saamise täiendavate nõuete kehtestamiseks.

5.3.3. Veeremiüksuste ühilduvus

Rongide ettevalmistamisel peavad raudteeveo-ettevõtjad kasutama veeremiüksusi, mis on võrguga tehniliselt ühilduvad, kuid mida on võimalik ka omavahel haakida. Kuna haakimissüsteem võib jääda oma veeremipargi haldamiseks raudteeveo-ettevõtja valida või selle võib määrata ühise veeremipargi haldamiseks mitme raudteeveo-ettevõtja kokkuleppe alusel, ei ole tõendusmaterjali, mis viitaks asjaolule, et koostalitlusvõime või ühtlustamise optimaalse taseme saavutamiseks peaks igal veeremiüksusel olema samad haakeseadmed.

Kuna aga veeremiüksused peavad ka pärast haakimist jääma ohutuks, peaks KTKs olema hõlmatud vähemalt need haakimise seotud funktsionaalsed nõuded, mida tuleb EÜ vastavustõendamise menetluse raames tõendada.

Standardse rööpmelaiusega võrgus ühe vaguni koormana kasutatavate vagunit korral on tegemist eriolukorraga. Võttes arvesse kõnealuse veeremipargi suurust, võib ette näha standardsete haakeseadmete tehnilise kirjelduse lisamise KTKsse; kõnealuste haakeseadmete tehniline kirjeldus ei tohiks siiski olla kohustuslik kõigile vagunitele (arvestades asjaolu, et koostalitlusvõime tagamiseks ei ole see vajalik), vaid seda tuleks kohaldada ainult nende vagunit suhtes, mille puhul kasutatakse standardseid haakeseadmeid. Euroopa Raudteeagentuur uurib hetkel kõnealuste tehniliste kirjelduste õige asukoha optimeerimist: kui raudteeveo-ettevõtjad jagavad veeremiüksusi äripingu alusel (näiteks vagunit kasutamise üldine leping (GCU), siis kas kõige parem on kõnealuseid tehnilisi kirjeldusi hallata lepingus endas, vabatahtlikes standardites, ühtlustatud standardites või KTKdes?

Järeldus: kui KTK hõlmab veeremiüksuste vahelise ühilduvuse tehnilist kirjeldust, teostatakse kõnealuse tehnilise kirjelduse vastavustõendamine EÜ vastavustõendamise menetluse osana. Siiski ei ole tõendusmaterjali, mille kohaselt peaks koostalitlusvõime saavutamiseks igal raudteeveeremil olema samad haakeseadmed.

5.4. Load KTKdele vastavate ja KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral

5.4.1. Luba KTKdele vastavate veeremiüksuste korral

Esimese loaga seotud sätted on sätestatud direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 22.

Kui kõik veeremiüksusesse integreeritud allsüsteemid on vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ IV peatükile loa saanud, siis annavad liikmesriigid veeremiüksusele loa otse, ilma edasiste kontrollideta, kuna need on juba hõlmatud allsüsteemide kasutuselevõtmise menetluse kontrollidega, sh seoses tehnilise ühilduvuse ja ohutu integreerimisega (artikkel 15 ja artikli 22 lõike 2 punkt a). Kui veeremiüksusesse integreeritud allsüsteemid ei ole vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ IV peatükile luba saanud, on asjakohased järgmised lõiked.

Veeremiüksustel, mille allsüsteemidel on kõik vajalikud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid, esineb kahte tüüpi tehnilist ühilduvust: üks veeremiüksuse allsüsteemide vahel ning teine veeremiüksuse ja võrgu vahel (artikli 22 lõike 2 punkt b).

Samuti on olemas säte ohutu integreerimise eraldi kontrolli kohta nii veeremiüksusesse integreeritud allsüsteemide vahel kui ka veeremiüksuse ja võrgu vahel.

Määratud asutus kontrollib vastavust siseriiklikele eeskirjadele seoses avatud punktide ja erijuhtumitega.

Täiendava loa korral kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 23.

Direktiiv 2008/57/EÜ tagab, et olulistele nõuetele vastamise erinevaid viise tunnustatakse vastastikuselt, et vältida uusi kontrolle täiendava loa saamise osana.

Sel juhul võib riiklik ohutusasutus teha kohustuslikuks ainult edasised nõuded või täiendava riskianalüüsi (riski-hindamise ühiste ohutusmeetodite alusel), mis on seotud järgmisega:

- veeremiüksuse ja asjaomase võrgu tehniline ühilduvus, kaasa arvatud avatud punktide puhul kohaldatavad siseriiklikud eeskirjad, mis on vajalikud nimetatud ühilduvuse tagamiseks;
- KTKdes nõuetekohaselt kindlaks määratud erijuhtumitel kohaldatavad siseriiklikud eeskirjad.

Järeldus: liikmesriigid ei tohiks kahtluse alla seada avatud punkte käsitlevaid siseriiklikke eeskirju, mis ei ole seotud veeremiüksuse ja võrgu vahelise tehnilise ühilduvusega.

See ei tohiks siiski tähendada, et siseriiklikke eeskirju, mis ei ole veeremiüksuse ja võrgu vahelise tehnilise ühilduvusega seotud, peetakse automaatselt võrdväärseteks ning seetõttu määratakse need võrdlusdokumendis A rühma. See tähendab, et võrdlusdokumenti kasutatakse seoses KTK-le vastavate veeremiüksustega ainult juhul, kui on avatud punkte, mis on seotud veeremiüksuse ja võrgu vahelise tehnilise ühilduvusega, või erijuhtumitel. Riiklik ohutusasutus ei tohi ainul viimasel kahel juhul (tehniline ühilduvus veeremiüksuse ja võrgu vahel ning erijuhtumid) pärast direktiivi artiklis 27 viidatud võrdlusdokumendi vastuvõtmist seada kahtluse alla vastastikku tunnustatud nõudeid, mis on sellest tulenevalt klassifitseeritud A rühma vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ VII lisale.

Näide: kontrolli ja signaalimise KTK-le vastavate selliste veeremiüksuste korral, mis liiklevad kontrolli ja signaalimise KTK-le vastavatel liinidel (juhul kui need mõlemad on sertifitseeritud täielikult vastavatena komisjoni otsuses 2010/79/EÜ ⁽¹⁾ viidatud tehnilistele kirjeldustele), ei ole edasised kontrollid täiendava loa saamiseks vajalikud

ning

kui kontrolli ja signaalimise KTK-le vastav veeremiüksus saab täiendava loa kontrolli ja signaalimise KTK-le mittevastava võrgu jaoks, võivad kontrolli ja signaalimisega seotud kontrollid hõlmata ainult tehnilist ühilduvust veeremiüksuses olevate ning võrgu kontrolli ja signaalimise süsteemide vahel.

5.4.2. Luba KTKdele mittevastavate veeremiüksuste korral

KTK-le mittevastavad veeremiüksused on need, mis ei vasta kõigile kehtivatele KTKdele, sh nendele, mille korral on vajalikud erandid, või mille korral märkimisväärne osa olulistest nõuetest ei ole ühes või enamas KTKs sätestatud. Viimasel juhul kasutatakse KTK-le mittevastavuse mõistet ainult lihtsuse huvides, kuigi veeremiüksus võib vastata kõigile asjakohastele KTKdele.

Esimese loa korral kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 24. See menetlus on väga sarnane sellega, mida kasutatakse KTK-le vastavate veeremiüksuste korral. Peamine erinevus seisneb selles, et siseriiklike eeskirjade kohaselt teostatavate kontrollide ulatus on määratud võrdlusdokumendis esitatud parameetrite loeteluga; KTK-le vastavate veeremiüksuste korral määratakse siseriiklike eeskirjade kohaselt teostatavate kontrollide ulatus eeskirjadega, mis on vajalikud tehnilise ühilduvuse tagamiseks võrguga, avatud punktide nimekirjaga ning iga KTK erijuhtumitega.

KTKdega hõlmatud osade korral kohaldatakse siiski EÜ vastavustõendamise menetlust; see hõlmab tehnilist ühilduvust ja ohutut integreerimist, mida on kirjeldatud eelmistes jaotistes.

Täiendava loa korral kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 25.

Sel juhul on kontrollide ulatus laiem ja see ei ole nii piiratud, kui KTK-le vastavate veeremiüksuste korral. Liikmesriigid võivad kasutada mis tahes eeskirju, mis on vajalikud oluliste nõuete täitmiseks, kui need on seotud võrdlusdokumendiga hõlmatud parameetritega. Sellest hoolimata

- ei tohi nad seada kahtluse alla esimese loa võrku mittekuuluvaid mis tahes osi, kui nad ei ole suutelised tõendama märkimisväärset ohutusriski taotlejale. Riiklik ohutusasutus ei tohi kasutada seda varianti KTK-le vastavate veeremiüksuste korral ega KTK-le mittevastavate veeremiüksuste korral, kui asjakohast parameetrit hõlmavad eeskirjad kuuluvad A rühma. Kuna kahtluse alla seadmine ei piira allsüsteemide vaba liikumist (artikkel 16), on liikmesriigi poolt allsüsteemide oluliste nõuete esimene vastavustõendamine ülimuslik, ja teine riiklik ohutusasutus võib kasutada kontrolle ainult juhul, kui esimesed kontrollid ei olnud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga hõlmatud;

⁽¹⁾ ELT L 37, 10.2.2010, lk 74.

- võivad nad nõuda riski hindamist või katseid siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamiseks seoses mis tahes käitamisaruannetega ja võrguga ühilduvuse tõendamiseks. Seda võib pärast võrdluskokkuvõtte järeldust teha ainult B ja C rühma eeskirjade korral.

Mitmed liikmesriigid eristavad olemasolevatele kasutusloaga veeremiüksustele ning esitatud loa taotlusega uutele ja ümberehitatud/uuendatud veeremiüksustele esitatavaid nõudeid. Kui täiendava loa taotlus esitatakse olemasoleva KTK-le mittevastava veeremiüksuse kohta teises liikmesriigis, võimaldatakse artikliga 25 teisel liikmesriigil kontrollida ainult ühilduvust oma võrguga. Teine liikmesriik tunnustab esimest luba isegi juhul, kui see on antud vanema korra alusel, välja arvatud juhul, kui tekib märkimisväärne ohutusrisk. See on kooskõlas vajadusega vältida ühes liikmesriigis esimese loa saanud veeremiüksuste ja teises liikmesriigis esimese loa saanud veeremiüksuste diskrimineerimist.

Sellepärast peaks liikmesriik oma siseriiklikes eeskirjades selguse huvides kindlaks tegema, millised sätted kehtivad kõigile kasutatavatele allsüsteemidele ning milliseid eeskirju tuleb järgida ainult uutes ja ümberehitatud/uuendatud allsüsteemides, millele antakse kasutuselevõtu luba.

5.5. Veeremiüksuse tüübile antav luba

Direktiivis 2008/57/EÜ sätestatakse kaks tüübiloa menetlust:

- kõigepealt võib anda veeremiüksuse tüübile loa (artikli 26 lõige 1) tüübihindamise alusel, kui ükski seda tüüpi veeremiüksus ei ole varem kasutuselevõtu luba saanud (termin „tüübihindamine” ei ole piiratud jooniste uurimisega, see hõlmab kõiki prototüübi vajalikke katseid). Kui antakse tüübiluba, peaksid veeremiüksuse mis tahes load põhinema tüübi vastavusdeklaratsioonil ilma edasiste kontrollideta (artikli 26 lõige 3)

või

- konkreetne veeremiüksus võib saada kõigepealt loa; sel juhul tuleb samal ajal väljastada tüübiluba (artikli 26 lõige 2).

Lisaks sellele, kui veeremiüksus saab teises liikmesriigis kasutuselevõtu loa, siis tuleb teises liikmesriigis anda ka veeremiüksuse tüübile luba ja edasised veeremiüksuse load kõnealuses teises liikmesriigis põhinevad kõnealuse tüübi vastavusdeklaratsioonil ilma edasiste kontrollideta.

5.6. Üleeuroopalises võrgus ja sellest väljaspool kasutatavate veeremiüksuste load

Seni vastu võetud KTKde geograafiline kohaldamisala on üleeuroopalise transpordivõrgu raudteed (I lisa). 29. aprillil 2010. aastal volitas komisjon agentuuri KTKde kohaldamisala laiendamiseks.

Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 8 lõikes 3 sätestatule kehtib kuni kogu raudteevõrku hõlmava KTKde kohaldamisala laiendamise jõustumiseni järgmine:

a) kasutuselevõtu load

- veeremiüksustele ning nendes olevatele kontrolli ja signaalimise allsüsteemidele, mida kasutatakse vähemalt osaliselt raudteevõrgu sellises osas, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse, raudteevõrgu selle osa jaoks;
- infrastruktuuri, energia ning raudtee-äärse kontrolli ja signaalimise allsüsteemidele raudteevõrgu nendes osades, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse,

antakse vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ ⁽¹⁾ artikli 17 lõikes 3 viidatud siseriiklikele eeskirjadele;

- b) kasutuselevõtuload veeremiüksustele, mida kasutatakse mõnikord raudteevõrgu sellises osas, mis ei kuulu veel KTKde kohaldamisalasse, antakse raudteevõrgu selle osa jaoks vastavalt artiklitele 21 kuni 27 ning direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikes 3 osutatud siseriiklikele eeskirjadele.

See tähendab, et liikmesriigi kogu võrgu jaoks loa saamiseks tuleks esimesel juhul kontrollida veeremiüksuse vastavust kahele eeskirjade kogumile (üks üleeuroopalise transpordivõrgu korral ja teine sellest väljaspool), kui liikmesriik ei ole oma siseriiklikes õigusaktides, millega võetakse üle direktiiv 2008/57/EÜ, vastupidist otsustanud, kuid ainult ühele eeskirjade kogumile, kui veeremiüksust kasutatakse vahepeal väljaspool üleeuroopalist transpordivõrku.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/110/EÜ (ELT L 345, 23.12.2008, lk 62) muudeti direktiivi 2004/49/EÜ, mille tulemusena muudeti III lisa sellisel moel, et viited artiklile 8 ei ole enam vajalikud.

5.7. Kolmandatest riikidest pärit veeremiüksuste load

Üldine põhimõte on, et enne võrgu kasutamist peab kolmandast riigist pärit veeremiüksus saama kõigepealt selles võrgus pädeva riikliku ohutusasutuse kasutuselevõtu loa (artikli 21 lõige 1).

Nende veeremiüksuste puhul, mis liiklevad liikmesriigi ja kolmandate riikide vahel võrgus, mille rööpmelaius erineb ühenduse peamise raudteevõrgu omast ja mille suhtes kehtivad erijuhtumid või tehakse erandeid, võib kohaldada rahvusvahelisi kokkuleppeid (artikli 21 lõige 11). See kehtib üldjuhul Balti riikide ja Venemaa rööpmelaiust kasutavate kolmandate riikide vahel liiklevate veeremiüksuste korral.

Erandina üldistest eeskirjadest jäävad kasutuselevõtu load, mis on välja antud enne 19. juulit 2008, sh rahvusvaheliste lepingute, näiteks RIC ja RIV alusel, kehtima vastavalt tingimustele, mille alusel need välja anti (artikli 21 lõige 12).

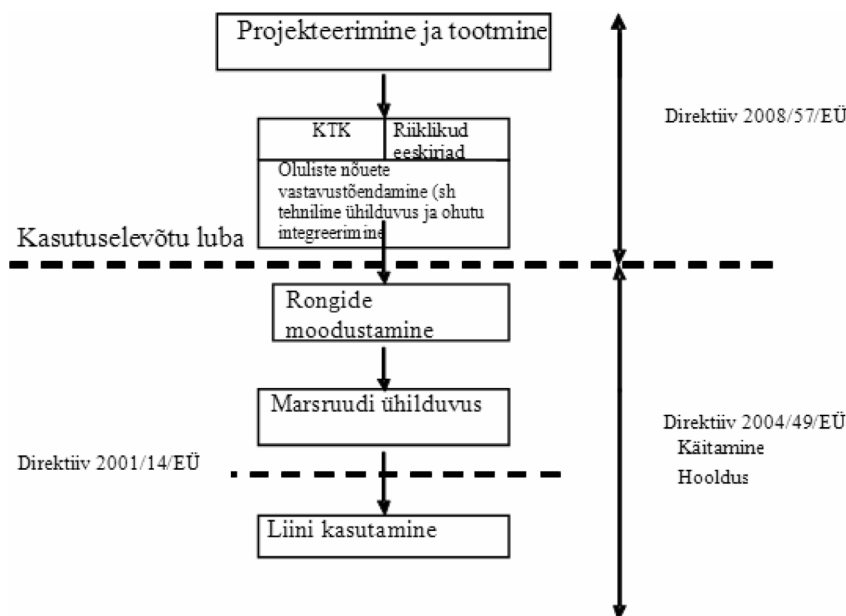
Lõpuks tuletatakse rahvusvaheliste kokkulepetega seoses meelde, et kui EL on konkreetse kokkuleppe osaline, on kõnealuse kokkuleppe eeskirjad ELile ja selle liikmesriikidele siduvad. Näiteks kui EList saab COTIF 99 täisliige ja ta kohaldab läbivaadatud ATMF-i lisa, on COTIF-i kohaldavas kolmandas riigis loa saanud veeremiüksustel luba EL-i võrku siseneda, kui nad said loa pädevalt asutuselt EL-is kehtivatega identsete või võrdväärsete nõuete alusel ning samalaadse vastavushindamise menetluse käigus. Läbivaadatud ATMF-i lisa määratakse kindlaks tingimused, mille tulemusena on võimalik EL-is ja sellest väljaspool väljastatud lubade vastastikune tunnustamine, seega oleks võimalik EL-i siseneda ilma täiendava loata, mida tuleks kohaldada kaubavagunite suhtes samalaadset vanale RIV-i korrale.

6. Pärast loa saamist järgitav menetlus

6.1. Rongi moodustamine

Kui veeremiüksused on loa saanud, võib raudteeveo-ettevõtja neid rongi moodustamiseks kasutada.

Käitamise ja liikluskorralduse KTKdes (jaotis 4.2.2.5 „Rongi koosseis“) sätestatakse, et raudteeveo-ettevõtja määrab rongi moodustamise eeskirjad ja menetlused ning kõnealuse protsessi piirangud (näiteks avatud kaubavagunite gabariidivärv, ohtlike kaupade teatavasse asendisse paigutamine, piisava veo- ja pidurdusjõu tagamine). Kõnealuste eeskirjade järgimise menetlust on kirjeldatud raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis.



6.2. Marsruudi vastavuse kindlakstegemine

Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem hõlmab rongi ja marsruudi vastavuse tagamise menetlusi (näiteks maksimaalne pikkus, elektrisüsteemide tüüp, pöörete minimaalne raadius). Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleb võtta arvesse käitamise ja liikluskorralduse KTKga⁽¹⁾ hõlmatud rongi käitamise seotud sätteid/tingimusi ja siseriiklikke eeskirju.

⁽¹⁾ Komisjoni 11. augusti 2006. aasta otsus 2006/920/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 359, 18.12.2006, lk 1), ja komisjoni 1. veebruari 2008. aasta otsus 2008/231/EÜ, mis käsitleb nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 osutatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/734/EÜ (ELT L 84, 26.3.2008, lk 1).

Enne kui raudteeveo-ettevõtja hangib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt rongi jaoks juurdepääsu võrgule, peaks ta kõigepealt teadma selle juurdepääsu olemust, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on müügis pakkunud. Raudteeveo-ettevõtja peab olema kindel, et see marsruut, millele ta juurdepääsu osta kavatseb, on suuteline toetama veeremiüksusi ja ronge, mida ta kavatseb käitada.

Raudteeveo-ettevõtjad peaksid leidma infrastruktuuriregistris selle teabe infrastruktuuri omaduste kohta, mida nad vajavad, et teha kindlaks, kas nende käitatav rong ühildub konkreetse marsruudiga. Iga parameetri korral peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kirjeldama registris liidese parameetrite piirväärtusi, mida raudteelõigu suhtes kohaldatakse. Register peaks samuti hõlmama vastavustingimust juhul, kui KTKs on toodud valikud või seal antakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale vabadus kasutada siseriiklikke eeskirju.

Raudteeveo-ettevõtjad sõltuvad oma rongide ohutu käitamise tagamisel selle teabe terviklikkusest.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus avalikustada infrastruktuuri omadused kehtib juba praegu (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ⁽¹⁾ võrgule juurdepääsu korral; direktiivid 2004/49/EÜ, 2008/57/EÜ ning käitamise ja liikluskorralduse KTK käitamise korral). Kuni infrastruktuuriregister on jõustunud, põhjalik ja kasutusvalmis, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja avaldama kõnealuse teabe teisel kujul. See ei anna raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale õigust anda raudteeveo-ettevõtja veeremiüksustele/rongidele nn teist luba. Kui raudteeveo-ettevõtja on infrastruktuuriregistri ja veeremiüksuste tehnilise dokumentatsiooni alusel ning kõnealuse veeremiüksuse kasutuselevõtu loa piiranguid arvesse võttes veendunud, et marsruut ühildub veeremiüksustega, mida ta kavatseb rongis kasutada, siis peaks ta seejärel kontrollima käitamise ja liikluskorralduse KTK (eelkõige selle jaotiste 4.2.2.5 „Rongi koosseis”, 4.2.2.6 „Rongi pidurid” ja 4.2.2.7 „Rongi töökorra tagamine”) sätteid, et veenduda, kas seal on rongi marsruudil käitamist käsitlevaid rongiga seotud mis tahes piiranguid (näiteks kiirusepiirangud, pikkusepiirangud, energiavarustuse piirangud).

Kui raudteeveo-ettevõtja on veendunud, et rong sobib marsruudiga, siis on tal õigus rongi käitada.

Tuleb tähele panna, et direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt vastutab iga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja oma süsteemiosade eest. Raudteeveo-ettevõtja vastutab ainult oma rongide ohutu käitamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja roll on piiratud infrastruktuuri haldamisega, mistõttu ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal muid rongide käitamise seotud kohustusi kui liikumisloa väljastamine.

6.3. Juurdepääsu hankimine (läbilaskevõimsuse jaotamine)

Direktiivi 2001/14/EÜ artikli 5 lõikes 1 on sätestatud, et „raudtee-ettevõtjatel on diskrimineerimata õigus II lisa kirjeldatud minimaalset teenustepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. II lisa punktis 2 nimetatud teenuseid osutatakse diskrimineerimata ning raudtee-ettevõtjate taotlusi võib tagasi lükata üksnes juhul, kui on olemas turutingimustele vastavad alternatiivsed võimalused.”

Järelikult on raudteeveo-ettevõtjatel juurdepääsuõigus; raudteeveo-ettevõtjad ei pea raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt küsima luba/volitust/kinnitust juurdepääsu saamiseks ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei tohiks juurdepääsu korra osana kehtestada „veeremiüksuse või rongi loa” või „kinnitamise” menetlust (näiteks teatavat laadi „marsruudi kinnitamine”). Kõik ohutuse ja tehnilise ühilduvusega seotud küsimused on hõlmatud koostalitlusvõime ja ohutuse direktiividega, ainult riiklikul ohutusasutusel on volitus lube anda ning raudteeveo-ettevõtja kohustus on veenduda, et ta kasutab infrastruktuurile vastavaid veeremiüksuseid ja ronge.

Kui loa andmise menetluse ajal on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal või raudteeveo-ettevõtjal kahtlusi seoses teise poole veeremiüksuse või paiksete seadmete kasutuselevõtu loaga, siis peaks ta sellest teisele poolele teada andma ja kui nende kahtlused säilivad, siis tõstatama küsimuse riiklikus ohutusasutuses, kes peaks kõnealuseid kommentaare loa väljastamise otsuse tegemisel arvesse võtma.

Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal või raudteeveo-ettevõtjal on kahtlusi seoses konkreetse veeremiüksuse või konkreetse liini paiksete seadmete osaga, peaks ta sellest ühise lahenduse leidmiseks teisele poolele teada andma. Kui kõnealuse lahenduse leidmine ei õnnestu, peaksid nad tõstatama küsimuse riiklikus ohutusasutuses, kes langetab otsuse vastavalt oma volitustele.

Kuigi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei anna veeremiüksusele luba, vastutab ta direktiivi 2001/14/EÜ alusel läbilaskevõimsuse jaotamise eest. Rongiliini määramine on tegelikult rongidele raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamine. Mõnel juhul ei pruugi läbilaskevõimsust jätkuda kõigi läbilaskevõimsuse taotluse esitanud raudteeveo-ettevõtjate taotluste rahuldamiseks. Sel juhul kehtivad direktiivi 2001/14/EÜ eeskirjad.

7. Juba loa saanud allsüsteemi või veeremiüksuse muutmine

7.1. Järgitav menetlus

Allsüsteemid vastavad nende kasutuselevõtmise, ümberehitamise või uuendamise hetkel kehtivatele KTKdele (artikli 5 lõige 2). Ümberehitamine või uuendamine ei vii siiski automaatselt kõnealuse allsüsteemi uue kasutuselevõtu loa saamiseni.

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 20 otsustab tellija või tootja esitatud dokumentatsiooni ja KTKde rakendusstrateegiat arvesse võttev liikmesriik, kas tööde ulatus nõuab uut kasutuselevõtu luba. Kui uus luba on vajalik, otsustavad liikmesriigid, millises ulatuses tuleb projekti suhtes KTKsid kohaldada. Uut kasutuselevõtu luba nõutakse alati, kui ette nähtud tööd võivad asjakohase allsüsteemi üldist ohutustaset negatiivselt mõjutada (kui tööde tulemusena muutub allsüsteemi ettenähtud kasutusolukord märkimisväärselt – KTKde või siseriiklike eeskirjadega hõlmatud tehnilised näitajad). Kui ettenähtud kasutusolukorda ei muudeta, ei ole uut luba vaja.

Kuna ümberehitamine või uuendamine ei pruugi hõlmata kogu allsüsteemi, võib taotleja EÜ vastavustõendamise menetluse korral esitada taotluse ümberehitatud/uuendatud osa vahepealse kontrollimissertifikaadi ning teavitatud asutuse väljastatud asjakohase sertifikaadi ja taotleja väljastatud deklaratsiooni saamiseks (VI lisa) ⁽¹⁾. Kui uut kasutuselevõtu luba siiski nõutakse, nõutakse loa andmiseks ka EÜ vastavustõendamissertifikaadi ja EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni menetluse läbimist. Sel juhul on asjakohases sertifikaadis ja deklaratsioonis toodud täpne viide KTK-le või selle osadele, millele vastavust EÜ vastavustõendamise menetluse käigus ei kontrollitud.

7.2. Seos erijuhtumite, erandite ja KTKde osalise rakendamise vahel uuendamise või ümberehitamise korral

Direktiivis 2008/57/EÜ ei sätestata erandite (artikkel 9), erijuhtumite (artikli 5 lõige 5) ja KTKde osalise rakendamise hierarhiat ümberehitamise/uuendamise korral (artikkel 20).

Tulevikus nõutavate erandite ja KTKsse kirjutatavate erijuhtumite vahel valimisel soovitatakse asjaomastel pooltel võtta bürokraatia vähendamiseks arvesse järgmisi põhimõtteid:

- tuvastatud püsiv mittevastavus KTKde peatükis 4 kirjeldatud siht-süsteemile tuleks lahendada erijuhtumite teel: sedasi oleks võimalik vältida mitmeid ebavajalikke eranditaotlusi (erijuhtumi vajadusest peavad liikmesriigid teatama KTK koostamise ajal, et kõnealused erijuhtumid oleks võimalik KTKsse lisada);
- tuvastatud ajutiste või kohalike/ühelikordsete KTK-le mittevastavuse juhtumitega tuleks tegeleda tulevaste erandi taotluste alusel: sedasi on võimalik KTKdes mitmeid ebavajalikke erijuhtumeid vältida.

Projekti rakendamisel tuleks järgmises järjekorras küsida järgmised küsimused:

- a) kas sihtsüsteemi on võimalik rakendada?
- b) kui ei, kas siis KTKs on määratletud erijuhtum?
- c) kui ei, kas siis on kohane esitada erandi taotlus?
- d) kui ei ja kui on tegemist ümberehitamise/uuendamise projektiga, siis millist siht-süsteemi osa on võimalik rakendada? (Mõnel juhul võivad KTK rakendusstrateegias olla kõnealuse teemaga seotud sätted.)

Juhtudel a ja b saab liikmesriik teha otsuse ilma komisjoni või teise liikmesriigi sekkumiseta. Juhtudel c ja d peab komisjonil ja teisel liikmesriigil olema teabele juurdepääs ja mõnel juhul on neil võimalik sekkuda:

- kas komiteemenetluse teel (komisjon ja kõik liikmesriigid);
- või kahepoolse arutelu teel (komisjon ja asjaomased liikmesriigid).

Juhtudel c ja d ei ole KTK osaline rakendamine infrastruktuuri ja raudtee-äärsete seadmete korral soovitatav, kuna see võib rongide vaba liikumist pika aja jooksul piirata. Veeremi korral on KTK osaline rakendamine lihtsam, kuna see mõjutab ainult veeremiüksuse valdajat ja seda kasutavat raudteeveo-ettevõtjat. Lõpuks on artikli 20 lõikes 2 nõutud teabe esitamine tähtis nii tulevase arengu/KTKde läbivaatamiste kui ka koostalitlusvõime arengu kindlaksmääramisel. See võimaldab komisjonil samuti kontrollida direktiivi 2008/57/EÜ nõuetekohast rakendamist.

Meeldetuletuseks: uute projektide korral võib esineda ka erijuhtumeid ja erandeid.

⁽¹⁾ Komisjon tegeleb praegu VI lisa muutmisega.

8. Rollid ja kohustused

Direktiivis 2008/57/EÜ määratakse kindlaks teatavate üksuste rollid ja kohustused. Mõnel juhul võib üksus täita rohkem kui ühte kõnealustest kohustustest. Mõnel juhul võivad kõnealused üksused kasutada teatavate ülesannete korral alltöövõttu, kuid nad ei tohi luua uusi nõudeid, rolle või kohustusi. Alltöövõtjale kehtivad samad piirangud kui vastutavatele üksustele ja nad peavad üksustega samal moel tegutsema. Alltöövõttu kasutavad üksused vastutavad täielikult.

8.1. Kasutuselevõtu loa taotleja

„Taotleja” ei ole üks kindel üksus; ta on pool, kes asjakohase taotluse esitab. Direktiivis 2008/57/EÜ sätestatakse taotlejate võimalus esitada taotlusi järgmise kohta:

- vahepealsed kontrollimissertifikaadid;
- EÜ vastavustõendamine;
- vastavustõendamine siseriiklike eeskirjade alusel;
- ühiste ohutusmeetodite hindamine (määrus (EÜ) nr 352/2009);
- allsüsteemi kasutuselevõtu luba;
- veeremiüksuse esimene kasutuselevõtu luba;
- veeremiüksuse täiendav kasutuselevõtu luba;
- veeremiüksuse tüübile antav luba.

Allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotleja

- esitab allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotluse;
- tagab, et allsüsteem on läbinud vastavustõendamise menetluse ja esitab riiklikule ohutusasutusele vajaliku tõendusmaterjali;
- võib artikli 20 alusel vastutada järgmise eest:

„Uuendamise või ümberehitamise korral saadab tellija või tootja asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni.”;

- vajaduse korral kutsub riskihindamise ühiste ohutusmeetodite hindamisasutust üles koostama ohutuse hindamise aruannet.

Samuti teeb veeremiüksuse loa taotleja järgmist:

- esitab taotluse;
- esitab „materjalid” (artikkel 23 – KTK-le vastavad veeremiüksused) või „tehnilise dokumentatsiooni” (artikkel 25 – KTK-le mittevastavad veeremiüksused), kui tegemist on täiendavate lubadega.

Märkus 1: kui kasutuselevõtu loa taotleja on raudteeveo-ettevõtja või raudteefrastruktuuri-ettevõtja, on neil kõik kasutuselevõtu loa taotlejale määratud kohustused, kuid see ei ole seotud nende tegevusega raudteeveo-ettevõtjana või raudteefrastruktuuri-ettevõtjana. Asjaolu, et tegemist on raudteeveo-ettevõtjaga või raudteefrastruktuuri-ettevõtjaga (või isegi muu ettevõtjaga), ei mõjuta nende rolle ja kohustusi kasutuselevõtu loa taotlejana.

Märkus 2: kasutuselevõtu loa taotleja ei pruugi olla isik, kes korraldab EÜ vastavustõendamise menetluse ja riikliku vastavustõendamise menetluse. Näiteks veeremiüksuse korral võib tootja korraldada täieliku vastavustõendamise menetluse (valida ja kutsuda teavitatud asutus(d), koostada EÜ deklaratsiooni, korraldada määratud asutus(t)e teostatud vastavustõendamise siseriiklike eeskirjade suhtes ja korraldada riskihindamise) ja seejärel võib veeremiüksuse omanik või valdaja esitada kasutuselevõtu loa taotluse.

8.2. Raudteeveo-ettevõtja

Raudteeveo-ettevõtjad on üks üksustest (lisaks tootjatele, valdajatele jne), kes võivad taotlejana tegutseda.

Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõikes 3 viidatakse direktiiviga 2004/49/EÜ raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidele kehtestatud kohustustele, mille eesmärk on tagada, et allsüsteem ja veeremiüksused vastavad olulistele nõuetele. Sellepärast hõlmab see kohustus säilitada tehniline ühilduvus. Tehnilise ühilduvuse säilitamiseks tagavad raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemid, et tema käitatavaid veeremiüksusi hooldatakse täies vastavuses KTKdele ja siseriiklikele eeskirjadele, kus on määratud veeremiüksuste ja infrastruktuuri vahelise tehnilise ühilduvuse nõuded.

8.3. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja

Seda jaotist kohaldatakse ainult raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kui infrastruktuuri halduri suhtes, mitte kui rongidega seotud kontrollide/hoolduse/ehitustööde teostaja suhtes.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on otsene kohustus edendada lubade andmise protsessi. Kui riiklik ohutuasutus nõuab täiendavaid katseid, siis kohaldatakse artikli 23 lõikes 6 sätestatud nõuet, et „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeb taotlejaga konsulteerides kõik võimaliku selleks, et kõik katsed saaksid toimuda kolme kuu jooksul pärast taotluse esitamist”.

Lisaks sellele viidatakse artikli 15 lõikes 3 raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi käsitlevas direktiivis 2004/49/EÜ sätestatud kohustusele tagada oma allsüsteemide vastavus olulistele nõuetele. Sellest tuleneb tehnilise ühilduvuse säilitamise kohustus.

Selleks et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja täidaks veeremiüksuste võrgus kasutamise ajal oma kohustust säilitada tehniline ühilduvus (ja muid olulisi nõudeid), peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemi osana hooldama oma allsüsteemide kooskõlas KTKde ja siseriiklike eeskirjadega, kus on määratud kindlaks veeremiüksuse ja infrastruktuuri vahelise tehnilise ühilduvuse nõuded. Kui võrk ei vasta KTKdele või siseriiklikele eeskirjadele, peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hooldama seda infrastruktuuriregistris esitatud piiride raames.

Tehnilise ühilduvuse säilitamiseks peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja osana oma ohutusjuhtimissüsteemist teavitama raudteeveo-ettevõtjaid infrastruktuuri omadustest selle erinevates marsruudilõikudes, kirjeldades parameetreid infrastruktuuriregistri tehnilisele kirjeldusele viitamise teel. Marsruudilõigu ja rongide vahelise ühilduvuse tagamiseks aja jooksul peaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja haldama ja hooldama infrastruktuuri esitatud piirides ja andma raudteeveo-ettevõtjale teada infrastruktuuri omaduste mis tahes muudatustest.

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad on üks üksustest (lisaks tootjatele, valdajatele jne), kes võivad taotlejana tegutseda.

8.4. Hoolduse eest vastutav üksus

Direktiivi 2004/49/EÜ (muudetud direktiiviga 2008/110/EÜ) artikli 14 punkti a kohaselt tuleb enne iga veeremiüksuse kasutuselevõtmist määrata sellele hoolduse eest vastutav üksus.

Võttes arvesse, et kasutuselevõtu luba ei olene veeremiüksuse käitamisest raudteeveo-ettevõtja poolt ega veeremiüksuse hooldamisest hoolduse eest vastutava üksuse poolt ja et direktiiv 2004/49/EÜ käsitleb veeremiüksuste käitamist (kasutamist) ja hooldamist, võib hoolduse eest vastutava üksuse määrata kas enne või pärast veeremiüksuse kasutuselevõtu loa saamist, kuid alati enne seda, kui see on riiklikus raudteeveeremi registris registreeritud (hoolduse eest vastutav üksus on riikliku raudteeveeremi registri kohustuslik väli) ning enne selle tegelikku kasutuselevõttu või võrgus kasutamist.

Sellest tuleneb samuti, et hoolduse eest vastutaval üksusel ei ole loa saamise menetluses rolli ja ta ei ole sellega seotud.

8.5. Teavitatud asutus

Teavitatud asutus kontrollib vastavust KTKdele ja koostab taotlejale mõeldud EÜ vastavustõendamissertifikaadi.

Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 2 on sätestatud, et teavitatud asutuse vastavustõendamine „[hõlmab samuti] kõnealuse allsüsteemi liidest vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse, tuginedes asjakohases KTKs ja artiklites 34 ja 35 sätestatud registrites sisalduvale teabele.”

Sellest tuleneb, et teavitatud asutusel on tehnilise ühilduvuse kontrollimisel muude allsüsteemidega täita roll, mis on kooskõlas asjaoluga, et tehniline ühilduvus on hõlmatud KTKdega. Kõnealuste kontrollide ulatus on piiratud asjakohaste KTKdega.

Iga teavitatud asutus koostab oma teostatud vastavustõendamiste kohta tehnilise dokumentatsiooni.

8.6. Määratud asutus

Direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 17 sätestatakse: „Sellisel juhul [kui kohaldatakse siseriiklikke eeskirju] määrab liikmesriik asutused, kes vastutavad kõnealuste tehniliste eeskirjade vastavustõendamise eest, millele on osutatud artiklis 18” (EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koostamise menetlus).

See tähendab, et kui kohaldatakse siseriiklikke eeskirju, teostab määratud asutus sama menetluse kui teavitatud asutus ja koostab tehnilise dokumentatsiooni, mis käsitleb nende vastavustõendamise kohaldamisala.

8.7. Riiklik ohutusasutus

Riiklikud ohutusasutused tegutsevad kasutuselevõtu lubade väljastamisel liikmesriigi nimel.

Riikliku ohutusasutuse ülesandeid on kirjeldatud direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 16. Mis puudutab otsuse langetamise menetlust, siis riiklik ohutusasutus teeb otsuse nelja kuu jooksul pärast kogu nõutud teabe esitamist, ilma et see piiraks direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 21 sätestatud konkreetsete tähtaegade kohaldamist. See tähendab, et neljakuulist tähtaega kohaldatakse näiteks veeremiüksuse esimese kasutuselevõtu loa taotluse korral.

Tulenevalt asjaolust, et menetlused võivad kesta mitu kuud, soovitatakse riiklikel ohutusasutustel kohaldada konkreetse loa andmise menetluse käigus neid eeskirju, mis kehtisid taotluse esitamise kuupäeval, ja sellele järgneva protsessi jooksul uusi eeskirju mitte kehtestada.

Selliste kiireloomuliste meetmete korral, mille kehtestamist liikmesriik võib kaaluda õnnetus- või vahejuhtumite tõttu, peaks liikmesriik hoolitsema selle eest, et raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem oleks esmane vahend, millega juhtide veeremiüksuste käitamisega seotud uusi riske, mis võidi tuvastada õnnetus-/vahejuhtumi uurimise käigus või järelevalvega seotud järelduste tegemisel.

Isegi sel juhul, kui liikmesriigi arvates on kiiresti vaja uut kasutuselevõtu lubamise eeskirja, tuleb järgida ELis kohaldatavates õigusaktides sätestatud menetlusi, sealhulgas kohustust teavitada komisjoni projektist direktiivide 98/34/EÜ või 2004/49/EÜ alusel. Selliseid eeskirju sätestatakse, kohaldatakse ja jõustatakse avatult ja mittediskrimineerivalt ning need ei tohiks tekitada Euroopa raudteetranspordisüsteemile tarbetuid lisakulusi.

Lisaks sellele on kogemused, mis saadi Viareggio 2009. aasta juunis toimunud raske õnnetuse analüüsimisel, näidanud, et pädevad asutused peaksid enne kiireloomuliste siseriiklike meetmete võtmist vahetama teavet võrgu/Euroopa Raudteeagentuuri loodud tööühma kaudu; sellise koordineerimisega parandatakse analüüsi kvaliteeti ja suurendatakse selle neutraalsust ning antakse parem ülevaade võimalikest nõuetekohastest meetmetest, olgu need siis kohustuslikud või vabatahtlikud või võetagu neid ELi või liikmesriigi tasandil.

8.8. Liikmesriik

Liikmesriigid vastutavad direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise ja nende vastavuse tagamise eest.

Kasutuselevõtu lubade korral on liikmesriigil vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 17 kohustus koostada erandi, erijuhtumi (kui erijuhtum seda nõuab), avatud punktide või asjakohase KTK puudumise korral olulisi nõudeid hõlmavate siseriiklike eeskirjade nimekiri ja sellest nimekirjast teavitada. Liikmesriigid määravad ka siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamise eest vastutavad asutused. Liikmesriigid muudavad need samuti kättesaadavaks raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele ja kasutuselevõtu loa taotlejatele.

Ajakohaste KTKde puudumise korral peaksid liikmesriigid toetuma olulisi nõudeid hõlmavatele eeskirjadele (sh seoses veeremiüksuste ja nende võrgu tehnilise ühilduvusega), tegema need avalikuks ja need jõustama. Siseriikliku koostalitlusvõime säilitamiseks ja taotlejate diskrimineerimise vältimiseks peaksid kõnealused eeskirjad olema sama üksikasjalikud kui KTKd ja oma nõuetes üheselt mõistetavad (s.o neis tuleks määrata kindlaks asjakohaste parameetrite väärtused ja vastavushindamise meetodid).

Liikmesriigid vastutavad samuti teavitatud asutuste ja määratud asutuste teavitamise eest.

8.9. Riskihindamise ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus (ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus)

Ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus osaleb ohutu integreerimise kontrollimises, kui seda on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõikes 1 nõutud, vastavalt riskihindamise ühiste ohutusmeetoditele.

Riiklik ohutusasutus võib tegutseda ühiste ohutusmeetodite hindamisasutusena kasutuselevõtu lubade väljastamise kontekstis järgmistel juhtudel:

- allsüsteemi EÜ vastavustõendamise menetluse kontekstis, kui KTK alusel nõutakse ühiste ohutusmeetodite hindamisasutuse sekkumist (riskihindamise ühiste ohutusmeetodite artikli 7 lõige 3);
- vastavalt riskihindamise ühistes ohutusmeetodites kirjeldatule (riskihindamise ühiste ohutusmeetodite artikli 2 lõike 2 punkt b, artikli 5 lõike 1 punkt a ja artikli 7 lõige 2).

Kui riiklik ohutusasutus tegutseb ühiste ohutusmeetodite hindamisasutusena, peaks kõnealune ülesanne siiski olema funktsionaalselt eraldatud ja selle peaksid täitma isikud, kes ei vastuta kasutuselevõtu loa taotluse ja sellega seotud loa andmise otsuse eest.

9. Registrid

9.1. Võrguaruanne

Võrguaruanne on direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 3 sätestatud nõue, mida kasutatakse juurdepääsu andmise vahendina, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saaks esitada vajaliku teabe, muu hulgas saada oleva „infrastruktuuri omaduste“ kohta, mis võimaldab raudteeveo-ettevõtjal esitada marsruudi kohta läbilaskevõimsuse taotluse. Raudteeveo-ettevõtja peaks teadma marsruudi infrastruktuuri omadusi, et tal oleks võimalik veenduda marsruudi ühilduvuses oma rongiga.

Vastavalt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate olemasolevate võrguaruannete analüüsile näib, et esitatud teave ei ole ühtlustatud ning on ebapiisav rongi ja võrgu tehnilise ühilduvuse kontrollimiseks. Uuesti sõnastatud direktiivi 2001/14/EÜ kontekstis peavad võrguaruanne ja infrastruktuuriregister olema koormavate ülesannete ja kattumise vältimiseks kooskõlas teabega „infrastruktuuri omaduste“ kohta.

9.2. Infrastruktuuriregister

Infrastruktuuriregistrilt tutvustati kui vahendit rongide ja marsruutide omavahelise ühilduvuse tagamiseks ning direktiivi 2001/16/EÜ alusel kasutusele võetud uue, uuendatud ja ümberehitatud infrastruktuuri vastavuse kirjeldamiseks. Selle kohaldamisala piirub üleeuroopalise transpordivõrguga. Infrastruktuuriregistri sisu pidi olema kirjeldatud asjakohastes KTKdes.

Direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 35 kinnitati seda lähenemisviisi ja laiendati infrastruktuuriregistri kohaldamisala kogu võrgule.

Selle tulemusena peaks laiendatud infrastruktuuriregister andma teavet, mida vajatakse ühtlustatud viisil ühilduvuse tagamiseks ning seoses infrastruktuuri omadustega direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamise tagamiseks kooskõlas direktiiviga 2001/14/EÜ.

Seega kui „infrastruktuuri omadused“ muutuvad rongide ühilduvust mõjutaval moel, siis tuleks võrgu kirjeldust vastavalt kasutusele võetavatele tehnilistele kirjeldustele ajakohastada (artikkel 35).

Ühilduvuse kontrolli tõhustamiseks tuleks infrastruktuuriregistri ja loa saanud veeremiüksuse tüüpi käsitleva Euroopa registri parameetrid kooskõlastada.

9.3. Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register

Lubatud sõidukitüüpide Euroopa registris tuleks järgmiste eesmärkide saavutamiseks määrata ükshaaval kindlaks kõik sõidukitüübid, millel on ühenduse raudteevõrgus kasutuselevõtu luba:

- lubada riiklikul ohutusasutusel lihtsustada loa saanud tüübile vastavatele veeremiüksustele kasutuselevõtu loa väljastamist;
- hõlbustada vastastikuse heakskiitmise protsessi, esitades loa saanud sõidukitüüpide kohta täiendavat teavet;
- anda igale raudteega seotud äritegevusest huvitatud organisatsioonile (raudteeveo-ettevõtja, veeremiüksuse omanik või valdaja, liisinguettevõtja jne) teavet igas liikmesriigis kasutuselevõtu loa saanud sõidukitüüpide kohta ning anda kõigile taotlejatele veeremiüksuse kasutuselevõtu loa taotluse tulemusega seoses mõistlik kindlustunne;
- võimaldada riiklikel ohutusasutustel, juurdlusorganitel jne hankida teavet kõigi kasutuselevõtu loa saanud veeremiüksuste peamiste tehniliste omaduste kohta;

- võimaldada agentuuril hankida teavet erinevates liikmesriikides loa saanud tüüpide kohta, eristades KTK-le vastavaid veeremiüksusi ja KTK-le mittevastavaid veeremiüksusi;
- võimaldada igal raudteega seotud äritegevusest huvitatud organisatsioonil saada ülevaade sellest, millised sõidukitüübid võivad teatud kindla võrguga ühilduda. See register ei tohiks olla rongi ja võrgu või võrgu marsruudilõigu vahelise tehnilise ühilduvuse viimane kontroll. Seda tulenevalt asjaolust, et rong ei pruugi marsruudiga ühilduda isegi juhul, kui kõik selle moodustanud veeremiüksused sama marsruudiga ühilduvad. Rongi ja marsruudi ühilduvust käsitlevad käitamise ja liikluskorralduse KTK sätted (vt käesoleva dokumendi jaotist 5);
- tunda sõidukitüübiga seotud piiranguid.

9.4. Riiklik raudteeveeremi register (NVR)

Riiklikku raudteeveeremi registrit tuleb kasutada mis tahes loa saanud veeremiüksuse kindlaksmääramiseks ja järgmistel eesmärkidel:

- veeremiüksusele määratud loa ja tunnusnumbri registreerimine;
- konkreetse veeremiüksuse lühiteabe otsimine üle kogu Euroopa;
- omaniku ja valdajaga kontakteerumise võimaldamine;
- iga kasutuses oleva veeremiüksuse hoolduse eest vastutava üksuse tuvastamine.

9.5. Võrdlusdokument

Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 27 alusel nõutakse liikmesriikide poolt veeremiüksuste kasutuselevõtu ajal kohaldatavaid siseriiklikke eeskirju käsitleva võrdlusdokumendi vastuvõtmist. Seda kasutatakse

- veeremiüksuse loa saamise korral kontrollitavate parameetrite kindlaksmääramiseks, mis peaksid olema samad parameetrid, kui need, mida nõutakse, et oleks KTKs kindlaks määratud;
- vastastikuse tunnustamise eesmärgil riiklike veeremiüksuste lubade eeskirjade võrdväärsuse ja klassifitseerimise registreerimiseks.

Võrdlusdokumenti kasutatakse kõigi veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade korral, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ ja mille korral nõutakse vastavust siseriiklikele eeskirjadele. See hõlmab üleeuroopalise transpordivõrgu liine ja selle väliseid liine. KTK-le vastavate veeremiüksuste korral võimaldab see tehnilise ühilduvuse vastavustõendamist võrguga ja nendele siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamist, mis käsitlevad veeremiüksuse ja võrgu vahelise tehnilise ühilduvuse erijuhtumeid ja avatud punktide sulgemist. KTK-le mittevastavate veeremiüksuste korral võimaldab võrdlusdokument võrrelda siseriiklikke eeskirju, mis käsitlevad loa andmisel riiklike ohutussasutuste kontrollitavate parameetrite nimekirju, välja arvatud KTKga hõlmatud aspektides, kui neid on.

9.6. Veeremi valdaja tähist nimekiri

Ajakohastatud register avaldatakse regulaarselt agentuuri veebisaidil (hetkel avaldatakse seda iga kuu esimesel kolmapäeval).

Veeremi valdaja tähis (*Vehicle Keeper Marking*, VKM) on kood, mis koosneb igale veeremiüksusele märgitud kahest kuni viiest tähest.

Veeremi valdaja tähis väljendab võimaluse korral äratuntaval viisil veeremiüksuse valdaja täisnime või selle lühendit.

Veeremi valdaja tähis on ainulaadne kõigis käitamise ja liikluskorralduse KTKga hõlmatud riikides ning kõigis riikides, kes sõlmivad veeremiüksuste nummerdamise ja veeremi valdaja tähise süsteemi kohaldamist hõlmava kokkuleppe vastavalt käitamise ja liikluskorralduse KTKs kirjeldatule.

Veeremi valdaja tähist võib kasutada võrgus alles pärast seda, kui keskasutus (Euroopa Raudteeagentuur või Rahvusvahelise Raudteeveo Valitsustevaheline Organisatsioon) on need avaldanud.

10. Direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud loamenetlustega seotud joonised

Allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise käigus järgitavaid menetlusi on kirjeldatud lisatud joonistel.

Märkus: hoolimata menetluste näilisest keerukusest tuleb tähele panna, et sama isik võib teostada korraga mitut tegevust. Lisaks sellele on esimese loa taotlemisega samal ajal võimalik teostada mitu sama veeremiüksuse täiendava loa menetlust.

Joonis 1

Art 15. Fikseeritud allsüsteemide kasutuselevõti luba (APS)

ENERGIA	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	CSMI HINDAJA	TAOTLEJA	DEBO (1)	NSA
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon riiklike eeskirjade (NR) korral	Sertifikaat NRI korral	Aruanne	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	APS
	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus					
INFRASTRUKTUUR	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	Allsüsteemide ohutu integreerimine (2)	Allsüsteemide tehniline ühilduvus (2)		NSA
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral				APS
	Muude direktiivide vastavus KTK-le		NRile vastavus					
RAUDTEE-ÄÄRNE KONTROLL JA SIGNAALIMINE	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	(2)	(2)		NSA
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral				APS
	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus					

APS

- (1) Joonise huiudes on määratletud asutuse (DeBo) ülesanded jaotatud, kuid neid võib täita sama DeBo. Igal juhul peab iga allsüsteemil riiklike eeskirjade (NR) korral olema ainult üks sertifikaat.
- (2) Kõnealused vastavustõendamised võivad olla juba EÜ vastavustõendamise menetluse raames tehtud, kui KTKs seda sätestatakse. Lisaks sellele võib kõik kõnealused vastavustõendamised ühte toimingusse kombineerida.

Joonis 2

Art 22 lg 2 punkt a. Esimene APS KTK-le vastavate veeremiüksuste korral

VEEREMIS OLEV KONTROLL JA SIGNAALIMINE	<table><tr><td>TAOTLEJA</td><td>NOBO</td><td>TAOTLEJA</td><td>DEBO (1)</td><td>TAOTLEJA</td><td>DEBO (1)</td><td>CSMI HINDAJA</td><td>TAOTLEJA</td><td>DEBO (1)</td><td rowspan="3">NSA APS</td></tr><tr><td>EÜ deklaratsioon</td><td>EÜ sertifikaat</td><td>Deklaratsioon NRI korral</td><td>Sertifikaat NRI korral</td><td>Deklaratsioon NRI korral</td><td>Sertifikaat NRI korral</td><td>Aruanne</td><td>Deklaratsioon NRI korral</td><td>Sertifikaat NRI korral</td></tr><tr><td colspan="2">Muude direktiivide KTK-le vastavus</td><td colspan="2">NRile vastavus</td><td colspan="2" rowspan="2">Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)</td><td rowspan="2">Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td></tr></table>										TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	TAOTLEJA	DEBO (1)	CSMI HINDAJA	TAOTLEJA	DEBO (1)	NSA APS	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Aruanne	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus		Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)		Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)		
	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	TAOTLEJA	DEBO (1)	CSMI HINDAJA	TAOTLEJA	DEBO (1)	NSA APS																												
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Aruanne	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral																													
Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus		Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)		Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)																																
VEEREM	<table><tr><td>TAOTLEJA</td><td>NOBO</td><td>TAOTLEJA</td><td>DEBO (1)</td><td rowspan="3">Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)</td><td rowspan="3">(2)</td><td rowspan="3">Veeremi ja võrgu ohutu integreerimine (2)</td><td rowspan="3">Tehniline ühilduvus veeremi ja võrgu vahel (2)</td><td rowspan="3">NSA APS</td></tr><tr><td>EÜ deklaratsioon</td><td>EÜ sertifikaat</td><td>Deklaratsioon NRI korral</td><td>Sertifikaat NRI korral</td></tr><tr><td colspan="2">Muude direktiivide KTK-le vastavus</td><td colspan="2">NRile vastavus</td></tr></table>										TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)	(2)	Veeremi ja võrgu ohutu integreerimine (2)	Tehniline ühilduvus veeremi ja võrgu vahel (2)	NSA APS	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus												
	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	Asjaoludest tulenev tehniline ühilduvus (2)	(2)	Veeremi ja võrgu ohutu integreerimine (2)	Tehniline ühilduvus veeremi ja võrgu vahel (2)	NSA APS																													
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral																																		
Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus																																				
Võrk																																						

Veeremi APS antakse ilma edasiste kontrollideta

APS

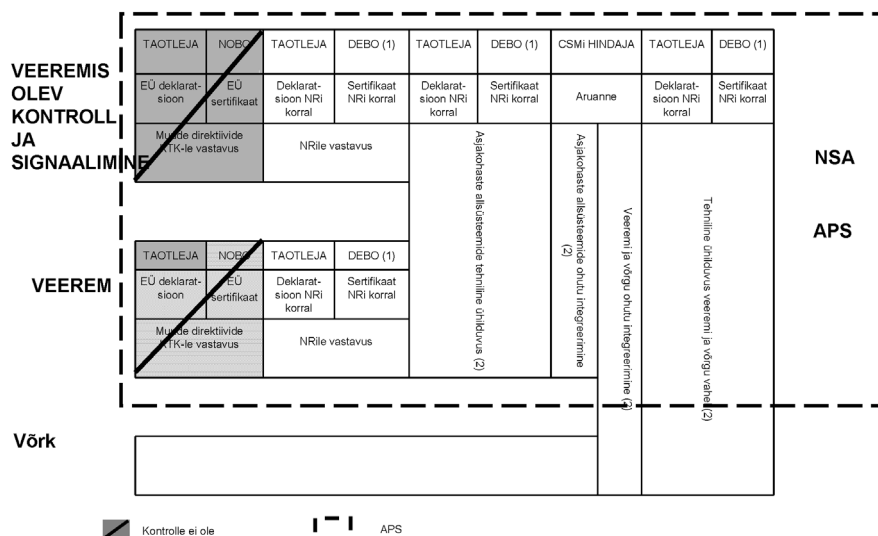
Veeremi APS antakse ilma edasiste kontrollideta

APS

- (1) Joonise huiudes on määratletud asutuse (DeBo) ülesanded jaotatud, kuid neid võib täita sama DeBo iga allsüsteemi kasutuselevõtu loa (APS) ajal. Igal juhul peab iga allsüsteemil riiklike eeskirjade (NR) korral olema ainult üks sertifikaat.
- (2) Iga allsüsteemi APSi ajal võivad kõnealused vastavustõendamised olla juba EÜ vastavustõendamise menetluse raames tehtud, kui KTKs seda sätestatakse. Lisaks sellele võib kõik kõnealused vastavustõendamised ühte toimingusse kombineerida.

Joonis 3

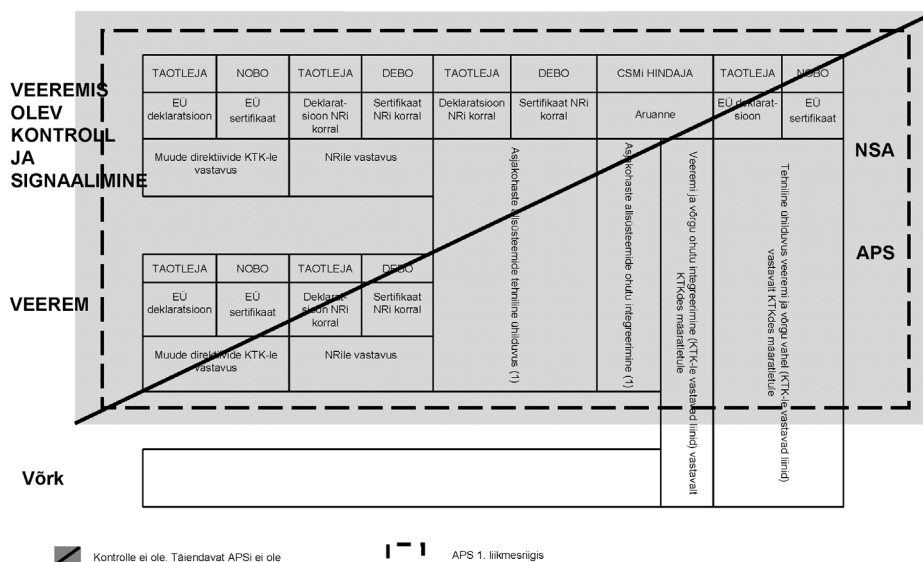
Art 22 lg 2 punkt b. Esimene APS KTK-le vastavate veeremiüksuste korral



- (1) Joonise huvides on määratletud asutuse (DeBo) ülesanded jaotatud, kuid neid võib täita sama DeBo. Igal juhul peab iga sõidukil riiklike eeskirjade (NR) korral olema ainult üks sertifikaat.
- (2) Kõnealused vastavustõendamised võivad olla juba EÜ vastavustõendamise menetluse raames tehtud, kui KTKs seda sätestatakse. Lisaks sellele võib kõik kõnealused vastavustõendamised ühte toimingusse kombineerida.

Joonis 4

Art 23 lg 1. Täiendav APS KTK-le vastavate „kõikjal liiklevate” veeremiüksuste korral



- (1) 1. APS-i ajal võivad kõnealused vastavustõendamised olla tehtud EÜ vastavustõendamise menetluse raames, kui KTKs seda sätestatakse.

Joonis 5

Art 23 Täiendav APS KTK-le vastavate veeremiüksuste korral

VEEREMIS OLEV KONTROLL JA SIGNAALIMINE	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO	TAOTLEJA	DEBO	CSMI HINDAJA	TAOTLEJA	DEBO	NSA
	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Auaranne	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	
	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus		Asjakohaste allsüsteemide tehniline ühtlatus		Asjakohaste allsüsteemide ohutu integreerimine	Veeremi ja võrgu tehnilise ühtlusega seotud informatsiooni, mis hõlmab erijuhendeid ja avaldat punkte(1)	Tehniline ühtlatus veeremi ja võrgu vahel, sh erijuhendid ja avaldat punktid	
TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO							
VEEREM	EÜ deklaratsioon	EÜ sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Asjakohaste allsüsteemide tehniline ühtlatus		Asjakohaste allsüsteemide ohutu integreerimine	Veeremi ja võrgu tehnilise ühtlusega seotud informatsiooni, mis hõlmab erijuhendeid ja avaldat punkte(1)	Tehniline ühtlatus veeremi ja võrgu vahel, sh erijuhendid ja avaldat punktid	
	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus							
Võrk										

Kontrollide ei ole

APS

(1) Ainult kui 2. NSA seda nõuab. Kasutada võib ainult B ja C eeskirju.

Joonis 6

Art 24. Esimene APS KTK-le mittevastavate veeremiüksuste korral

VEEREMIS OLEV KONTROLL JA SIGNAALIMINE	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)	TAOTLEJA	DEBO (1)	CSMI HINDAJA	TAOTLEJA	DEBO (1)	NSA APS
	EU deklaratsioon	EU sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Aruanne	Deklarat- sioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	
	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus		Asjakohaste allsüsteemide tehniline ühtlatus (2)		Asjakohaste allsüsteemide ohutu integreerimine (2)	Tehniline ühtlatus veeremi ja võrgu vahel (2)		
VEEREM	TAOTLEJA	NOBO	TAOTLEJA	DEBO (1)						
	EU deklaratsioon	EU sertifikaat	Deklaratsioon NRI korral	Sertifikaat NRI korral	Asjakohaste allsüsteemide tehniline ühtlatus (2)		Asjakohaste allsüsteemide ohutu integreerimine (2)	Tehniline ühtlatus veeremi ja võrgu vahel (2)		
Võrk	Muude direktiivide KTK-le vastavus		NRile vastavus							

 Kontrollite ei ole

 APS

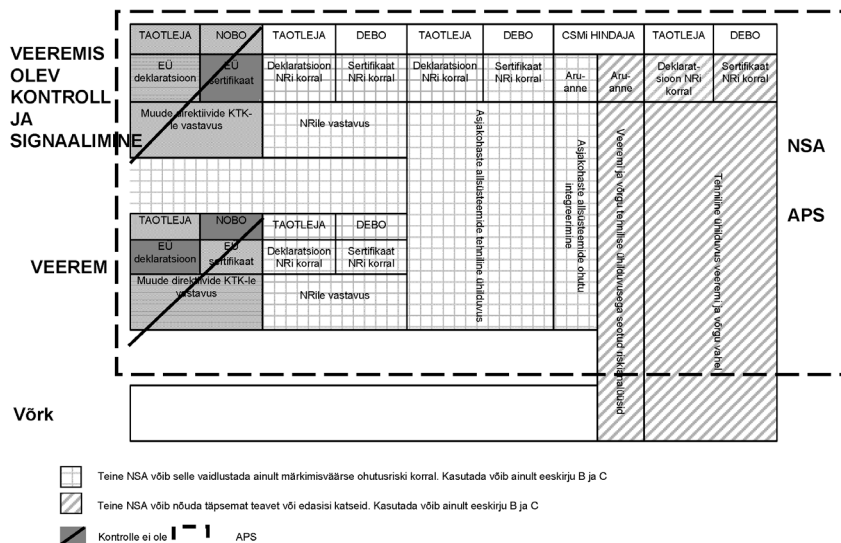
Kontrollide ei ole

APS

- (1) Joonise huvides on määratletud asutuse (DeBo) ülesanded jaotatud, kuid neid võib täita sama DeBo. Igal juhul peab iga sõidukil riiklike eeskirjade (NR) korral olema ainult üks sertifikaat.
- (2) Kõnealused vastavustõendamisid võivad olla juba EÜ vastavustõendamise menetluse raames tehtud, kui KTKs seda sätestatakse. Lisaks sellele võib kõik kõnealused vastavustõendamisid ühte toimingusse kombineerida.

Joonis 7

Art 25. Täiendav APS KTK-le mittevastavate veeremiüksuste korral



LÜHENDITE LOETELU

Lühend

Tähendus

CCS

Kontroll ja signaalimine

RA CSM

Riskihindamise ühised ohutusmeetodid

DeBo

Määratud asutus

ECM

Hoolduse eest vastutavad üksused

ERATV

Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register

IC

Koostalitluse komponendid

IM

Raudteefrastruukturi-ettevõtja

MS

Liikmesriik/liikmesriigid

NNTR

Teatavaks tehtud siseriiklikud tehnilised eeskirjad

NoBo

Teavitatud asutus

NSA

Riiklikud ohutuasutused

NVR

Riiklik raudteeveeremi register

ELT

Euroopa Liidu Teataja

OPE KTK

Käitamise ja liikluskorralduse koostalitluse tehniline kirjeldus

RINF

Infrastruktuuriregister

RU

Raudteeveo-ettevõtja

SMS

Ohutusjuhtimissüsteem

TEN-T

Üleeuroopaline transpordivõrk

KTK

Koostalitluse tehniline kirjeldus

VKM

Veeremi valdaja tähistete loetelu