



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 6.11.2006
KOM(2006) 660 lõplik

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Aruanne koostalitlusvõimet käsitlevate direktiivide (kiirraudteevõrgustiku direktiivi (96/48/EÜ) ja tavaraudteevõrgustiku direktiivi (2001/16/EÜ)) rakendamise kohta ajavahemikul 2000–2005

{SEK(2006) 1418}

Sisukord

1.	Sissejuhatus	3
2.	Direktiivi kohased meetmed	3
2.1.	Komitee	3
2.2.	Ühine esindusorgan ja Euroopa Raudtee Amet	4
2.3.	Koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd)	4
2.4.	Tasuvusanalüüs	4
2.5.	Dialoog sidusrühmadega	4
2.6.	Muutmisdirektiiv 2004/50	5
2.7.	Ohutuse direktiiv 2004/49/EÜ ja Euroopa Raudtee Amet	5
3.	Direktiivide ülevõtmine	5
3.1.	Kiirraudteevõrgustiku direktiiv 96/48/EÜ	5
3.2.	Tavaraudteevõrgustiku direktiiv 2001/16/EÜ	5
4.	Koostalitlusvõime alased edusammud	6
4.1.	Üleeuroopalised võrgud	6
4.2.	Üleeuroopalise raudteevõrgustiku koostalitlusvõime	6
4.3.	Infrastruktuuri ja raudteeveeremi registrid	7
4.4.	KTKde kohaldamata jätmine	7
4.5.	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)	7
4.6.	Teavitatud asutused ja nende meetmed	7
4.7.	Standardimine	8
5.	Lõppjäreldused ja soovitused	8

Lisad: Komisjoni personali töödokument, mis sisaldab aruande sisuga seotud kuut lisa

1. SISSEJUHATUS

Käesoleva aruande alus on direktiivi 96/48/EÜ artikkel 24, milles on sätestatud:

„Iga kahe aasta järel annab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime saavutamiseks tehtud edusammudest“

Samamoodi on nõutud direktiivi 2001/16/EÜ artikliga 28:

„Iga kahe aasta järel, esimest korda 20 aprillil 2005 aastal, annab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aru üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime saavutamiseks tehtud edusammudest“

Käesoleva aruandega soovib komisjon täita mõlemad eespool nimetatud kohustused Aruandes kirjeldatakse koostalitlusvõimet käsitlevate direktiivide hetkeseisu, nende ülevõtmist liikmesriikide poolt, kõnealuste direktiivide sätete täitmiseks võetud meetmeid, koostalitlusvõime alaseid edusamme ja tulevasi suhteid Euroopa Raudtee Ametiga, mis alustas oma tegevust 2005 aastal Hilinemine käesoleva aruande esitamisel tulenes sellest, et kõigi kõnealuste aspektide kõrvutamiseks ning täielikul ja ühtsel viisil uurimiseks oli vaja aega

2. DIREKTIIVI KOHASED MEETMED

Kiirraudteevõrgustiku direktiiv 96/48/EÜ jõustus 1996 aastal ja selle rakendamist riiklikku õigusse nõuti aprilliks 1999

Tavaraudteevõrgustiku direktiiv 2001/16/EÜ jõustus 2001 aastal ja selle rakendamist riiklikku õigusse nõuti aprilliks 2003

3 ja 4 lisa on täpsustatud kõnealuste direktiivide ülevõtmise seisu igas liikmesriigis

Üleeuroopalise raudteeveovõrgu reguleerimisala on kirjeldatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, muudetud 2004 aastal otsusega 884/2004/EÜ

2.1. Komitee

Direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 kohaselt moodustati liikmesriikide esindajast koosnev komitee. Komitee 1997 aasta oktoobris vastuvõetud töökorda on direktiivist 2001/16/EÜ tulenevate ülesannete lisamiseks ja komitee tegevusala sellekohaseks laiendamiseks parandatud ja see on uuesti vastu võetud aprillis 2002

Direktiivi 2004/49/EÜ artikli 27 kohaselt toimib sama komitee ka ühenduse raudteede ohutuse alal Kõnealuse komitee pädevuse laiendamine raudtee ohutusele tagab ohutus- ja koostalitlusnõuete parema kooskõlastamise Pikas perspektiivis võiks see viia koostalitluse ja ohutuse ühtse reeglistikuni, millest on kasu kogu raudteesüsteemil

2.2. Ühine esindusorgan ja Euroopa Raudtee Amet

1996 aasta lõpus määrati direktiivi 96/48/EÜ kohaselt ühiseks esindusorganiks Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon (AEIF) Euroopa Raudtee Amet võtab üle AIEFi ülesanded ja alates 2006 aastast töötab välja kõik edasised koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd) 2006 aasta veebruaris anti Euroopa Raudtee Ametile esimene volitus välja töötada tavaraudteevõrgustiku direktiivi kohaste KTKde kolmas kogum

2.3. Koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd)

Kiirraudteevõrgustiku direktiivi 96/48/EÜ kohaselt koostati viis KTKd, mis jõustusid mais 2002 nagu on kirjeldatud käesoleva aruande 2 lisas Praegu vaadatakse neid KTKsid läbi; eeldatavasti antakse läbivaadatud tekstide lõplikud eelnõud komiteele hääletamiseks 2006 aasta keskel ja komisjon võtab need ametlikult vastu 2006 aasta lõpuks

2005/2006 aastal komisjoni vastu võetud tavaraudteevõrgustiku direktiivi kohaste esmatähtsate KTKde esimest kogumit on kirjeldatud käesoleva aruande 2 lisas AIEFi valmistab teise prioriteedina ette raudteetunnelite ohutuse ja liikumispuudega isikute juurdepääsu käsitlevaid KTKsid Esimesed eelnõud on ette valmistatud ja praegu vaadatakse neid läbi

Esimese ja teise prioriteetsusega KTKde väljaarendamisel on ilmnenud, et tavaraudtee ja kiirraudtee puhul ei sõltu paljud nõuded sellistes valdkondades nagu müra, käitamine ja liikluskorraldus, raudteetunnelite ohutus ja liikumispuudega isikud, rongide liikumiskiirusest Tulevikus võib olla kasulik kaaluda teatavate ühtsete (rongide liikumiskiirusest sõltumatute) KTKde kehtestamist, mis võimaldaks vähendada normdokumentide hulka; kui vaadelda raudteevõrku „totaalse süsteemi“ seisukohast, siis võiks see aidata vähendada üldkulusid ja suurendada eeliseid

2.4. Tasuvusanalüüs

Vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artikli 6 lõikele 4 ja direktiivile 96/48/EÜ tuleb iga KTK kohta esitada tasuvusanalüüs Liikmesriigid on kohustatud selles osalema nõutavate andmete esitamisega Kõnealune osalemine on oluline, kuna üksikasjalik teave raudteevõrgustiku struktuuri ja toimimise kohta on kättesaadav vaid riigi tasandil ja seda on vaja tagada KTKde täieliku mõju korralikuks määramiseks

2.5. Dialoog sidusrühmadega

Vastavalt mõlema koostalitlusvõime direktiivi artikli 6 lõikele 8 tuleb KTKde väljatöötamisel konsulteerida sotsiaalpartneritega Seda tehti nii kõikide tavaraudtee kõikide KTKde läbivaatamise puhul ja kiirraudtee kõikide KTKde läbivaatamise puhul vastavalt komisjoni otsusele 98/500/EÜ loodud sotsiaalse dialoogi komitee tegevuse raames Vaatamata AIEFi ja sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi organiseerimise esialgsetele raskustele on kogemused näidanud, et areng läheb õiges suunas ja sellest on olnud kasu KTKde kvaliteedile

Mõlema kõnealuse direktiivi artikli 6 lõike 7 kohaselt ettenähtud konsultatsioonide kaudu, mida AIEFi on korraldanud, on KTKde projekti koostamisel arvesse võetud kasutajate arvamusi

2.6. Muutmisdirektiiv 2004/50

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2000 aasta maikuu resolutsiooniga kutsuti komisjoni üles esitama ettepanekuid direktiivi 96/48/EÜ muutmiseks, et viia see vastavusse direktiiviga 2001/16/EÜ

Selle tulemusel võeti 2004 aasta aprillis osana teisest raudteepaketist vastu direktiiv 2004/50/EÜ, millega muudetakse nii direktiivi 96/48/EÜ kui ka direktiivi 2001/16/EÜ. Liikmesriigid peavad kõnealuse direktiivi oma riiklikku õigusse üle võtma 1 maiks 2006. Kõnesoleva direktiivi põhisätted on kirjeldatud 2 lisas.

Kõnealuseid sätteid on edukalt rakendatud nii vastuvõetud KTKde kui ka väljatöötatavate ja läbivaadatavate KTKde puhul.

2.7. Ohutuse direktiiv 2004/49/EÜ ja Euroopa Raudtee Amet

Ohutuse direktiiviga nähakse ette Euroopa ühtlustatud ohutuskontseptsioon ja luuakse riiklikud ohutusametid, kes vastutavad ohutuse tagamise ja liiklusõnnetusi uurivate riiklike asutuste töö juhtimise eest.

Euroopa Raudtee Amet on loodud määruse 881/2004/EÜ alusel ja vastutab KTKde edasise väljatöötamise, koostalitlusvõime järelevalve ja direktiivis 2004/49/EÜ määratletud eriohutusmeetmete arendamise eest. Ameti võetavad meetmed kõnealustes valdkondades loovad järk-järgult tugevamaid seoseid ohutuse ja KTKde vahel.

3. DIREKTIIVIDE ÜLEVÕTMINE

3.1. Kiirraudteevõrgustiku direktiiv 96/48/EÜ

Kõik raudteevõrgustikuga liikmesriigid, va Slovakkia, on rakendanud direktiivi 96/48/EÜ ja teatanud selle ülevõtmisest. Komisjon on Slovakkia suhtes algatanud rikkumismenetluse. Kuigi Küprosel ja Maltal ei ole raudteevõrgustikku, on nad Euroopa Kohtu kohtupraktika kohaselt¹ siiski kohustatud koostalitlusvõimet käsitlevad direktiivid üle võtma. Komisjon vaatab aga praegu olukorda üle ja võib vajadusel kaaluda rikkumismenetluste käivitamist.

3.2. Tavaraudteevõrgustiku direktiiv 2001/16/EÜ

Tavaraudteevõrgustiku direktiivi 2001/16/EÜ jõustumisega laieneb koostalitlusvõimelise raudteevõrgu kohaldamisala komisjoni otsuses 1692/96/EÜ määratletud ulatuseni.

Direktiivi 2001/16/EÜ on rakendanud kõik raudteevõrgustikuga liikmesriigid.

3 ja 4 lisas on loetletud mõlema asjaomase direktiivi riigisisese rakendusmeetmed.

¹ Kohtuasi C-372/00, komisjon v Iirimaa, [2001] EKL, lk I-10303

4. KOOSTALITLUSVÕIME ALASED EDUSAMMUD

4.1. Üleeuroopalised võrgud

Üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) põhieesmärk on koostalitlusvõime ning esmatähtsate raudteeprojektide näitajad peavad vastama kiirraudteevõrgustiku ja tavaraudteevõrgustiku direktiivi sätetele Kui kõnealuste projektide jaoks taotletakse komisjoni rahastamist, siis nõutakse, et liikmesriigid tõendaksid, et projekt vastab koostalitlusvõime direktiividele või selgitust, et direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 7 kohaselt määratletud eritingimuste alusel on tehtud erand

4.2. Üleeuroopalise raudteevõrgustiku koostalitlusvõime

Liikmesriigid täidavad kiirraudteede KTKde põhinõudeid, erandiks on aga kontrolli- ja juhtimissüsteemid Kuigi infrastruktuur võimaldaks koostalitlusvõimeliste rongide vaba liikumist, takistab seda see, et raudteeveerem on vaja varustada igas riigis kasutatavate kontrolli- ja juhtimissüsteemidega

Kiirrongide täielikku koostalitlusvõimet takistavad veel muudki tegurid nagu rööpavahe, elektri toitepinge ja suurim lubatud teljekoormus Kõnealuste juhtude puhul saab KTKs sätestada „erijuhtu“ Kõnealuste süsteemide muutmine KTKdega vastavusse viimise võimaldamiseks on riiklik otsus, ent seejuures tuleks arvestada koostalitlusvõimelise liikluse eeliseid ja riikide süsteemide säilitamise kulukust

Kõik liikmesriigid, va Iirimaa, Soome, Portugal, Hispaania, Eesti, Läti ja Leedu kasutavad 1435 mm laiust standardrööpavahet Erineva rööpavahega raudteedel liikuvate rongide jaoks on leitud lahendusi, kuid need lahendused on kallid ja mõnel juhul mõjutavad oluliselt piiriületuseks kuluvat aega

Läbi kõnealuste liikmesriikide kulgevad I kategooria kiirliinid (miinimumkiirus 250 km/h), konkreetselt:

Kiirliinide pikkus 111996	2409 km
Kiirliinide pikkuse suurendamine 1996–2002	1281 km
Kiirliinide kogupikkus 2002 aastal	3690 km

Lisaks tõdeti, et 2002 aastal ehitatavate või kavandatud kiirliinide pikkus oli 8417 km, kuid see arv hõlmab ka II kategooria² ja III kategooria³ liine

Üleeuroopaliste võrkude ulatuse muutumisega, kiirraudteeliinide ümbernimetamisega liikmesriikide poolt ja kiirraudteede KTKde jõustumisega on olukord pärast 2002 aastat muutunud ja seda on vaja edaspidigi üksikasjalikult jälgida

Kuna tavaraudteesüsteemi KTKd ei ole veel täielikult jõustunud, on praegu veel vara määrata nende mõju tavaraudteevõrgustikule, seda tuleks üksikasjalikult uurida edaspidi Tuleks

² Erivarustusega tänapäevased kiirraudteeliinid, millel on võimalik sõita kiirusega umbes 200 km/h

³ Erivarustusega tänapäevased kiirraudteeliinid, millel on maastikust, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eriomadused, mistõttu lubatav sõidukiirus tuleb määrata igaal üksikjuhul eraldi

märkida, et Euroopa Raudtee Ameti ülesanne on iga kahe aasta järel anda ette koostalitlusvõime ala saavutatud edusammudest

4.3. Infrastruktuuri ja raudteeveeremi registrid

Koostalitlusvõime direktiividega nõutakse liikmesriikidelt, et nad igal aastal avaldaksid ja ajakohastaksid oma infrastruktuuride ja raudteeveeremi registreid. Kõnealused riiklikud registrid annavad hea ülevaate igas liikmesriigis saavutatud koostalitlusvõime alaste edusammude kohta; need registrid tehakse Euroopa Raudtee Ametile kättesaadavaks

2003. aasta jaanuaris töötati välja kõnealuste registrite näidisstruktuur; tavaraudteede KTKde ja kiirraudteede läbivaadatud KTKde esimese prioriteediga kogumis on täpsustatud, milliseid andmeid neis registreis säilitatakse. Registrite seoseid ja koostalitlusvõimet on Euroopa Raudtee Ametil vaja lähemalt uurida

4.4. KTKde kohaldamata jätmine

Koostalitlusvõime direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ (muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ) artikli 7 kohaselt on lubatud jätta KTKd kohaldamata. Liikmesriigid peavad komisjonile ja komiteele teatama igast kavandatud erandist ja komisjon võtab vastu otsuse teha konkreetset juhul erand 2005. aastal kehtestas komisjon juhised artikli 7 tõlgendamise ja erandide kohaldamise menetluse kohta

Mitmed erandid on tehtud ja need on loetletud 6. lisas. Komisjon, keda abistab komitee, vaatab erandid korrapäraselt läbi ja Euroopa Raudtee Amet jälgib võrgustiku koostalitlusvõime alaseid edusamme

4.5. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)

Alates 2003. aasta märtsist peavad uued kiirraudteeliinid olema varustatud ERTMSiga ja seoses tavaraudteede KTKde jõustumisega 2006. aasta septembris peavad ka tavaraudtee prioriteetsete projektide kõik uued lõigud olema varustatud ERTMSiga

2005. aasta märtsis sõlmis komisjon raudteetööstuse peamiste sidusrühmadega vastastikuse mõistmise memorandumid, et ta toetab liikmesriike ERTMSi kiirel käivitamisel. Kui süsteemi rakendamine toimuks ainult sedavõrd, kui seda nõutakse õigusaktidega, oleks selle käivitamine siiski aeglane, kuid üldkulud võivad olla väiksemad. Selle tagajärjel võib täielikult väljakujundatud võrgustiku loomine kesta palju aastaid ning ettevõtjad ja võrgud, kes esimesena võtavad kasutusele vajaliku varustuse, peaksid kauem kandma kahekordse (ERTMSi ja riiklike juhtimissüsteemide jaoks vajaliku) varustusega seotud kulusid

Selle kompenseerimiseks ja süsteemi esimeste rakendajate innustamiseks on komisjon teinud ettepaneku rahastada 50% kõnealuse koostalitlusvõimelise süsteemi käivitamise kuludest. Kõnealune lühikesele ajavahemikule orienteeritud mõjus ajend on vajalik käivitamise kiireks alustamiseks

4.6. Teavitatud asutused ja nende meetmed

Teavitatud asutused vastutavad alasüsteemide KTKdele vastavuse hindamise eest. Vastavalt mõlema direktiivi 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 20 lõikele 2 vastutavad liikmesriigid kõnealuste asutuste määramise eest

Teavitatud asutuste koordineeriv rühm NB Rail loodi 2000 aasta detsembris ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadi juhtimisel toimunud esimesel istungil Kõnealune rühm kohtub korrapäraselt, et kokku leppida ühiste töö- ja koordineerimismeetodite suhtes

Direktiivi 96/48/EÜ kohaselt moodustatud teavitatud asutusi on praegu 27 Direktiivi 2001/16/EÜ kohaseid teavitatud asutusi on 15

Kuigi kõik teavitatud asutused, kellest komisjonile on teatatud, täidavad direktiivi 96/48/EÜ lisas sätestatud miinimumnõudeid, on kiirraudteede puhul teavitatud asutuseks saamise täiendavad nõuded ja menetlused eri riikides oluliselt erinevad Seda asjaolu käsitletakse edaspidi komitee tegevuse raames, eriti kuna tavaraudteesüsteemi KTKde avaldamise järel NB Raili tegevusala laieneb ja osaliste arv suureneb

Direktiiviga 2004/50/EÜ karmistati kriteeriume, mida teavitatud asutus peab täitma, ja nõuti, et kõnealune asutus peab olema sõltumatu liikmesriigi asutustest, kes annavad välja loa kasutuselevõtuks

4.7. Standardimine

Ajavahemikul 1997–2005 on vastavalt direktiivile 96/48/EÜ avaldatud kokku 47 ühtlustatud standardit Kuigi direktiivi 2001/16/EÜ kohaselt ei ole ühtlustatud standardeid avaldatud, töötatakse praegu välja mitut standardit, mis saavad arvatavasti kättesaadavaks 2007 aastal

5. LÕPPJÄRELDUSED JA SOOVITUSED

Kiirraudtee koostalitlusvõime direktiiv on nüüd hästi tuntud ja täielikult rakendatud (va Slovakkias), ulatuslikult on saadud kogemusi KTKde rakendamise, nende vastavushindamise ja kiirraudteevõrgustiku arengu alal Slovakkia kohta on komisjon saatnud kaebuse Euroopa Kohtule

Tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime direktiiviga laiendatakse koostalitlusvõimelise raudteevõrgustiku ala; ühenduses on direktiiv nüüd rakendatud ja arvatavasti jõustub KTKde esimene kogum 2006 aasta keskpaigaks

KTKdele tasuvusanalüüsi lisamine on oluline tegevus, millega saadakse teada KTKde täielik mõju Liikmesriike tuleb innustada osalema koos Euroopa Raudtee Ametiga KTKde väljatöötamises juba algusest saadik

Tulevikus võib olla kasulik kaaluda kiirraudteevõrgustiku ja tavaraudteevõrgustiku KTKde teatava osa ühendamist; see võimaldaks vähendada normdokumentide hulka ja vaadelda raudteevõrgustikku „totaalse süsteemi“ seisukohast, mis lubaks vähendada üldkuluseid ja suurendada eeliseid Hõlbustamiseks ja paremaks reguleerimiseks on kaalutletud ka mõlema koostalitlusvõime direktiivi ühendamist

KTKde suhtes antud erandite jälgimine on komitee oluline tegevus, kuna erandite ulatusel ja hulgal on otsene mõju koostalitlusvõime arengule

Edasisi aruandeid koostalitlusvõime alaste edusammude kohta hakkab koostama Euroopa Raudtee Amet, võttes arvesse kättesaadavat teavet riikide raudteeveeremi ja infrastruktuuri registre kohta Kõnealuse ameti esimene aruanne koostatakse 2007 aastal