

# SOOVITUSED

## KOMISJONI SOOVITUS,

5. detsember 2014,

**küsimuste kohta, mis on seotud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtuga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

(2014/897/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ<sup>(1)</sup> artikli 30 lõikele 1 võib komisjon esitada sama direktiivi artiklis 29 osutatud komiteele käsitlemiseks kõnealuse direktiivi rakendamisega seotud mis tahes küsimuse.
- (2) Alates 2005. aastast on Euroopa Raudteeagentuur („agentuur“) rakendanud mitmeid meetmeid, mis toetavad integreeritud, ohutu ja koostalitlusvõimelise ELi raudteesüsteemi arendamist. Pärast direktiivi 2008/57/EÜ vastuvõtmist on agentuur korrapäraselt pidanud koosolekuid sidusrühmade ja riiklike ohutusasutustega, eelkõige raudteeveeremite vastastikuse heakskiitmise ehk siis raudteeveeremite kasutuselevõtulubade vastastikuse tunnustamise valdkonnas. Nende koosolekute tulemusena on selgunud, et kõnealuse direktiivi IV ja V peatüki sätete kohaste struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste [direktiivis „sõiduk“] kasutuselevõtulubadega seoses on erinevaid arusaamu.
- (3) Ühise arusaamata võivad riiklikud rakenduseeskirjad viia nõuete erineva kohaldamiseni liikmesriikides ning sellest tulenevalt tekitada probleeme tootjatele ja raudteeveo-ettevõtjatele. Ühine arusaam struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu menetlusest on vajalik ka selleks, et tagada agentuuri esitatud mitmesuguste soovitude kooskõla mitmete Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2004/49/EÜ<sup>(2)</sup> ja direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud ülesannetega.
- (4) Komisjon võttis vastu soovitus 2011/217/EL<sup>(3)</sup>. Selle eesmärk oli selgitada allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtuluba andmise menetlust vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ sätetele.
- (5) Selleks et arutada ja analüüsida struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtuga seotud küsimusi, mis tekkisid pärast soovitus 2011/217/EL vastuvõtmist, moodustas komisjon 2011. aastal veeremiüksuste kasutuselevõtuluba andmise menetluse töökonna. Selle töökonna lõpparuanne avaldati agentuuri veebisaidil 2012. aasta juulis.
- (6) Komisjon võttis 30. jaanuaril 2013 vastu oma seadusandlikud ettepanekud neljanda raudteepaketi kohta. Nendes ettepanekutes võetakse arvesse eespool nimetatud töökonna töö tulemusi ja need hõlmavad veeremiüksustele ja allsüsteemidele loa andmise täiustatud menetlust. Käesoleva soovitus selgitused on vajalikud kehtiva õigusraamistiku optimaalsemaks rakendamiseks.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteeohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

<sup>(3)</sup> Komisjoni soovitus 2011/217/EL, 29. märts 2011, struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel (ELT L 95, 8.4.2011, lk 1).

- (7) Seega on vaja laiendada soovitus 2011/217/EL, et see hõlmaks ka muid loa andmise menetlusega seotud aspekte ning veelgi selgitada järgmisi küsimusi:
- oluliste nõuete, koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste (KTK) ja riiklike eeskirjade omavaheline seos;
  - ühiste ohutusmeetodite kasutamine loa saamiseks;
  - KTKde ja riiklike eeskirjade terviklikkus;
  - vastavustõendamised, mis ei kuulu kasutuselevõtuloa andmise kohaldamisalasse;
  - katsetamine;
  - tootja või tellija vastavustõendamise deklaratsioon;
  - vastastikune tunnustamine;
  - tehniline dokumentatsioon;
  - rollid ja kohustused enne ja pärast loa andmist ja loa andmise ajal;
  - ohutusjuhtimissüsteemi roll ning
  - muudatuste haldamine.
- (8) Selguse ja lihtsuse huvides on eelistatav asendada soovitus 2011/217/EL käesoleva soovitusega.
- (9) Pärast direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 29 osutatud komiteega konsulteerimist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

1. Liikmesriigid peaksid tagama, et riiklikud ohutusasutused, raudteeveo-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, hindamisasutused, hoolduse eest vastutavad üksused, tootjad, kasutuselevõtuloa taotlejad ja muud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtulubade andmise ja kasutamisega seotud osalised on teadlikud punktides 2–116 sätestatud põhimõtetest ja juhistest ning võtavad neid arvesse.

**MÕISTED**

2. Käesolevas soovitus tuleks kohaldada direktiivide 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ mõisteid. Eelkõige kasutatakse mõisteid „raudteeveo-ettevõtjad”, „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad”, „veeremiüksuste valdajad” ja „hoolduse eest vastutavad üksused” vastavalt nende rollidele ja kohustustele, nagu on määratletud direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 3 ja 4. Mis tahes üksus, kes täidab üht kõnealustes artiklites nimetatud rolli, võib täita ka muud rolli (nt raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib olla ka veeremiüksuste valdaja). Lisaks kasutatakse järgmisi mõisteid:
  - a) „ettenähtud kasutusolukord” — tavaline kasutusrežiim ja ennustatavad halvenenud tingimused (sealhulgas kulumine) tehnilises ja hooldusdokumentatsioonis määratletud ulatuses ja kasutustingimustel. See hõlmab kõiki tingimusi, milles allsüsteem on ette nähtud töötama, ja selle tehnilisi piire;
  - b) „peamised konstruktsiooniomadused” — tüübisertifikaadis või projektihindamistõendis määratletud allsüsteemi omadused;
  - c) „ohutu integreerimine” — tegevus, millega tagatakse, et elemendi (nt uue veeremiüksuse tüübi, võrguprojekti, allsüsteemi, osa, komponendi, koostisosa, tarkvara, menetluse, organisatsiooni) inkorporeerimine suuremasse süsteemi ei tekita tulemuseks saadavale süsteemile vastuvõetamatut riski;

- d) „võrguga tehnilise ühilduvuse kindlakstegemine” — EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilises dokumentatsioonis sisalduv veeremiüksuse tüübi selliste parameetrite vastavustõendamine ja dokumentatsioon, mis on olulised tehnilisel ühildumisel konkreetse võrguga, ja asjakohasel juhul vastavus kõnealuse võrgu puhul kindlaksmääratud piirväärtustele; parameetrid hõlmavad füüsilisi omadusi ja funktsioone; vastavust tuleb tõendada vastavalt konkreetse võrgu suhtes kohaldatavatele eeskirjadele;
- e) „tehniline ühilduvus” — kahe või enama struktuurse allsüsteemi või nende osa, millel on vähemalt üks ühine liides, võime toimida üksteisega koos, säilitades samas omaenda ettenähtud kasutusolukorra ja eeldatava toimivustaseme;
- f) „hindamisasutus” — teavitatud asutus, määratud asutus või riskihindamisasutus;
- g) „teavitatud asutus” — direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punktis j määratletud asutus;
- h) „määratud asutus” — asutus, kelle liikmesriik on määranud vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikele 3 tõendama allsüsteemi vastavust riiklikele eeskirjadele;
- i) „riskihindamisasutus” — komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 <sup>(1)</sup> artikli 3 punktis 14 määratletud asutus;
- j) „EÜ vastavustõendamise deklaratsioon” — allsüsteemi puhul EÜ vastavustõendamise deklaratsioon, mis on kehtestatud vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 18 ja V lisale ning milles kinnitatakse, et allsüsteem vastab asjakohaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas mis tahes riiklikele eeskirjadele, mida kasutatakse direktiivi 2008/57/EÜ oluliste nõuete rakendamiseks;
- k) „võrguprojekt” — projekt selliste uute, uuendatud või ajakohastatud paiksete seadmete kasutuselevõtuks, mis koosnevad enam kui ühest struktuurisest allsüsteemist;
- l) „võrgu omadused” — KTKdes ja asjakohasel juhul riiklikes eeskirjades kirjeldatud võrku iseloomustavad omadused;
- m) „EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon” — kõigi failide ja dokumentide kombinatsioon, mis taotleja on kogunud vastavalt kõigi allsüsteemi puhul kehtivate ELi õigusaktide nõuetele;
- n) „loa saamiseks esitatav dokumentatsioon” — dokumendid, mille taotleja esitab riiklikule ohutuasutusele loa taotlemise ajal;
- o) „taotleja” — EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastaja kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 18, kes palub luba allsüsteemi kasutuselevõtuks. Kui vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 on nõutavad riskihindamise ühised ohutusmeetodid, peaks riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohase ettepaneku esitaja rolli võtma loa taotleja;
- p) „veeremiüksuse/võrguprojekti loa taotleja” — üksus, kes taotleb vastavalt kas veeremiüksuse või võrguprojekti kasutuselevõtuluba. Kui vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 on nõutavad riskihindamise ühised ohutusmeetodid, peaks riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohase ettepaneku esitaja rolli võtma loa taotleja.

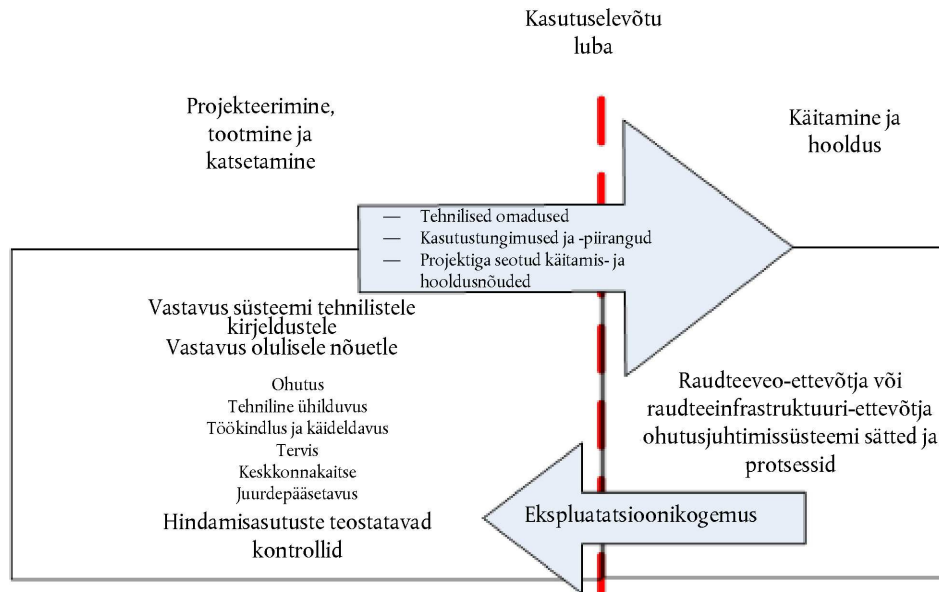
### ALLSÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTU LUBA

3. Allsüsteemile kasutuselevõtuloa andmine tähendab liikmesriigi tunnustust, et kõnealuse allsüsteemi taotleja on tõendanud selle ettenähtud kasutusolukorra puhul vastavust kõigile direktiivi 2008/57/EÜ <sup>(2)</sup> olulistele nõuetele, kui see integreeritakse raudteesüsteemi. Vastavalt sama direktiivi artikli 17 lõikele 1 esitatakse see

<sup>(1)</sup> Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 402/2013, 30. aprill 2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 11).

<sup>(2)</sup> Direktiivi 2008/57/EÜ III lisas sätestatakse raudteesüsteemi olulised nõuded (artikli 3 lõige 1). Need nõuded on raudteesektorile ainuomased. Raudteesüsteem, allsüsteemid, koostalitluse komponendid ja kõik liidesed peavad vastama olulistele nõuetele (artikli 4 lõige 1). Olulistele nõuetele vastavus on struktuurilise allsüsteemi kasutusele võtmise eeltingimus. Direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele vastavus ei piira muude ELi sätete kohaldamist (artikli 3 lõige 2).

EÜ vastavustõendamise deklaratsioonina. Alloleval diagrammil võetakse kokku tegevus enne ja pärast struktuurse allsüsteemi kasutuselevõtuloa saamist:



#### VEEREMIÜKSUSE KASUTUSELEVÕTULUBA JA VEEREMIÜKSUSE TÜÜPIDE KASUTUSLUBA

- Loa andmise tähenduses koosneb veeremiüksus veeremi allsüsteemist ja asjakohasel juhul veeremiüksuses olevast kontrolli ja signaalimise allsüsteemist. Veeremiüksuse tüübi kasutusluba või üksikveeremiüksuse kasutuselevõtuluba on veeremiüksust moodustava(te) allsüsteemi(de) kollektiivne kasutuselevõtuluba.
- Funktsionaalsetest allsüsteemidest tulenevad nõuded, mis mõjutavad veeremiüksuse ettenähtud (kasutus)olukorda (sealhulgas näiteks toimivustaseme nõuded kasutamisel), on sätestatud asjaomastes struktuursetes KTKdes või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikes eeskirjades (nt juhtkäskude ja signaalimise B-klassi süsteemid).
- Kuna veeremiüksused koosnevad ühest või mitmest allsüsteemist, kohaldatakse veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi asjakohaste allsüsteemide suhtes direktiivi 2008/57/EÜ IV peatüki allsüsteemidega seotud sätteid, ilma et see piiraks V peatüki muude sätete kohaldamist.
- Ühest või mitmest allsüsteemist koosnevatele veeremiüksustele loa andmise puhul võib veeremiüksusele või veeremiüksuse tüübile loa taotleja ühendada mõlema allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid üheks EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks, nagu kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, tõendamaks, et seda tüüpi veeremiüksused vastavad tervikuna oma ettenähtud kasutusolukorras raudteesüsteemi integreerituna asjaomaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele.
- Üksik veeremiüksuse tüübi kasutusluba või üksikute veeremiüksuste kasutuselevõtuluba peaks juhul, kui direktiivis 2008/57/EÜ määratletud tingimused on täidetud, olema piisav kogu ELi raudteevõrgu jaoks. See kehtib näiteks KTK-le vastava veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi puhul, millele antakse luba kasutustingimusel, et seda kavatakse kasutada üksnes KTK-le vastavas võrgus (kuid üksnes juhul, kui asjaomased KTKd, mida kohaldatakse vastavate lubade andmise ajal, ei sisalda avatud punkte ja konkreetseid võrgu ja veeremiüksuse vahelise ühilduvusega seotud juhtumeid).
- Veeremiüksuse tüüpidele ja üksikutele veeremiüksustele kasutusloa andmise menetlused ühtlustatakse ja need hõlmavad konkreetseid etappe kindlate tähtaegadega.
- Veeremiüksuste ja veeremiüksuse tüüpide kasutuselevõtuloa andmisel kohaldatavad eeskirjad peaksid olema stabiilsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Need eeskirjad peaksid olema kas KTKd või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on tehtud kättesaadavaks komisjoni loodud andmebaasi kaudu. Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriigid võtta vastu

mis tahes riiklikke eeskirju, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud nende puhul, mis on deklareeritud „avatud punktadena“). KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja veeremiüksuse tüüpide puhul tuleks võimalikult suures ulatuses kohaldada vastastikuse tunnustamise põhimõtet, et vältida tarbetuid nõudeid ja liigseid vastavustõendamisi, välja arvatud juhul, kui need on rangelt vajalikud seda tüüpi veeremiüksuse tehnilise ühilduvuse tõendamiseks asjaomase võrguga.

11. Veeremiüksustega seotud kasutuslubadel tuleks osutada veeremiüksuste ettenähtud kasutusolukorra tehnilistele omadustele, sealhulgas kasutuspiirangutele ja -tingimustele ning märkida, millise liikmesriigi/milliste liikmesriikide võrgus või võrkudes <sup>(1)</sup> kasutamiseks on seda tüüpi veeremiüksustele kasutusluba antud. Loal osutatud tehnilised omadused:
  - peaksid veeremiüksusele või veeremiüksuse tüübile loa saamiseks deklareerima loa taotleja rollis tootjad või tellijad,
  - tõendatud ja sertifitseeritud hindamisasutustes ja
  - dokumenteeritud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis.
12. Soovituses 11 osutatud tehnilised omadused on samasse veeremiüksuse tüüpi kuuluva mis tahes üksiku veeremiüksuse puhul samad.
13. Ei tüüpi kasutusluba ega üksiku veeremiüksuse kasutuselevõtuluba tohiks olla seotud ühegi konkreetse marsruudi, raudteeveo-ettevõtja, valdaja ega hoolduse eest vastutava üksusega.
14. Tagamaks, et puudub vajadus anda kasutusluba veeremiüksusetüüpidele ja kasutuselevõtuluba üksikutele veeremiüksustele konkreetsetel marsruutidel, ning vältimaks uue loa andmise vajadust marsruudi mis tahes omaduste muutumisel, tuleks veeremiüksusele kasutusloa andmisega seotud kasutuspiirangud ja -tingimused määrata kindlaks tehnilise projekteerimise näitajate parameetrite abil ja mitte geograafilistel alustel.

#### VEEREMIÜKSUSE TÜÜBILE ANTAV LUBA

15. Veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukorra omadused, mida loa andmisel hinnatakse, on veeremiüksuse tüübiga seotud omadused. Veeremiüksuse tüübile võib esmalt anda loa vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikele 1 ning seejärel võib üksikutele seda tüüpi veeremiüksustele (sealhulgas üksikute veeremiüksuste seeriale) anda loa, tõendades nende vastavust tüübile vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikele 3. Alternatiivina — kui luba antakse esimesele teatud tüüpi veeremiüksusele, antakse samas luba ka veeremiüksuse tüübile kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikega 2. Samuti võimaldab see anda järgmistele sama tüüpi üksikutele veeremiüksustele loa, tõendades tüübile vastavust kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 26 lõikega 3. See veeremiüksuse tüübile loa andmise kontseptsioon võimaldab tootjatel tuua turule ja lisada oma kataloogi veeremiüksuse tüüpe ning pakkuda seega klientidele loa saamise hüvet, ilma et nad oleksid juba tootnud üksikuid seda tüüpi veeremiüksuseid, mida klient võib tellida. Üks selle kontseptsiooni eesmärk on vabastada seda tüüpi veeremiüksuseid hankivad isikud võimalikult palju loa saamisega seotud riskidest.
16. Tüüpi kontseptsioon on asjakohane ka raudteeliiniga ühilduvuse puhul. Selleks et hinnata, kas raudteeliin sobib rongi käitamiseks, võrdleb raudteeveo-ettevõtja teatud tüüpi veeremiüksustest koosneva rongi omadusi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja antud teabega infrastruktuuriregistris. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus avalikustada infrastruktuuri omadused kehtib juba praegu (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ <sup>(2)</sup> seoses võrgule juurdepääsuga; direktiivid 2004/49/EÜ, 2008/57/EÜ ning käitamise ja liikluskorralduse KTK käitamise seoses). Kuni infrastruktuuriregistri loomise ja infrastruktuuri registrisse kandmiseni peaksid infrastruktuuri-ettevõtjad avaldama selle teabe muus vormis. See ei anna infrastruktuuri-ettevõtjatele volitusi kehtestada raudteeveo-ettevõtjate veeremitele või rongidele midagi teise loa taolist.
17. Veeremiüksustele loa andmise menetlus ning konkreetsete veeremiüksuste hilisem käitamine ja hooldus on kaks selgelt erinevat menetlust, mida reguleeritakse erinevate sätetega. See eraldamine võimaldab tootjatel tuua sama tüüpi veeremiüksused turule juba kasutusloaga, mitmesugustel raudteeveo-ettevõtjatel neid käitada ning mitmesugustel hoolduse eest vastutavatel üksustel neid hooldada vastavalt erinevatele käitamisvaldkonnast olenevatele hooldusrežiimidele.

<sup>(1)</sup> Liikmesriigi territooriumil võib olla üks või mitu raudteevõrku.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

18. Veeremiüksuse tüüpide puhul, millele kavatakse anda luba enam kui ühes liikmesriigis (nt transpordikoridorides käitamiseks), võivad riiklikud ohutusasutused otsustada, et teevad esmase ja lisaloo samaaegselt andmiseks koostööd („üheaegne” loa andmine). See võimaldab asjaomastel riiklikel ohutusasutustel jagada omavahel tööd (nt kumbki võiks võtta ühe teemavaldkonna) ning esimese loa väljastaval riiklikul ohutusasutusel tunnustada teiste riiklike ohutusasutuste tehtud tööd ja sellest kasu saada.

#### MAARAJATISTEST ALLSÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTULUBA

19. Tuleks rõhutada, et maarajatiste KTKd ei sisalda täielikku kogumit nõudeid, millele asjaomane allsüsteem peaks vastama. KTKdes sätestatud nõuded hõlmavad neid elemente, mis on olulised maarajatistest allsüsteemide ühilduvuseks KTK-le vastava veeremiüksusega.
20. Maarajatiste puhul võivad liikmesriigid kõigi kohaldatavate ELi õigusaktide olulistele nõuetele vastamiseks — lisaks KTKde kohaldamisele — nõuda muude eeskirjade kohaldamist, mis ei pea direktiivi 2008/57/EÜ eesmärkide saavutamiseks olema ühtlustatud, nagu näiteks elektriohutus-, tsiviilehitus-, ehitus-, sanitaar-, tuleohutus- jne eeskirjad. Need eeskirjad ei tohiks minna vastuollu KTKde sätetega.
21. Ühest või mitmest maarajatis-allsüsteemist koosneva võrguprojekti puhul on soovitatud, et protsessi lihtsustamiseks võib taotleja ühendada iga allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonid üheks võrguprojekti EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks, nagu on kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, tõendamaks, et võrguprojekt vastab tervikuna raudteesüsteemi integreerituna asjaomaste Euroopa õigusaktide nõuetele, sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ olulistele nõuetele.
22. Maarajatis-allsüsteemide kasutuselevõtuloa andmisel kohaldatavad riiklikud eeskirjad peaksid olema stabiilsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Ilma et see piiraks ülalloodud soovitusi 19 ja 20, peaksid direktiivis 2008/57/EÜ sätestatud raudteesüsteemi oluliste nõuetega seotud eeskirjad olema kas KTKd või direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel riiklikud eeskirjad, millest on komisjoni teavitatud ja mis on tehtud kättesaadavaks komisjoni loodud andmebaasi kaudu. Alates KTK vastuvõtmise hetkest ei tohiks liikmesriigid võtta vastu mis tahes riiklike eeskirju, mis on seotud kõnealuse KTKga hõlmatud toodete või allsüsteemi osadega (välja arvatud nende puhul, mis on asjakohastes KTKdes deklareeritud „avatud punktidenä”).
23. Maarajatis-allsüsteemide kasutuselevõtuluba peaks osutama nende tehnilistele omadustele, sealhulgas kasutuspiirangutele ja -tingimustele. Kasutuselevõtuloal osutatud tehnilised omadused peaksid olema:
- taotleja deklareeritud,
  - tõendatud ja sertifitseeritud hindamisasutustes ja
  - dokumenteeritud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis.
24. Maarajatis-allsüsteemidele kasutuselevõtuloa andmise menetlus ning nende allsüsteemide käitamine ja hooldus on kaks selgelt erinevat menetlust, mida reguleeritakse erinevate sätetega.

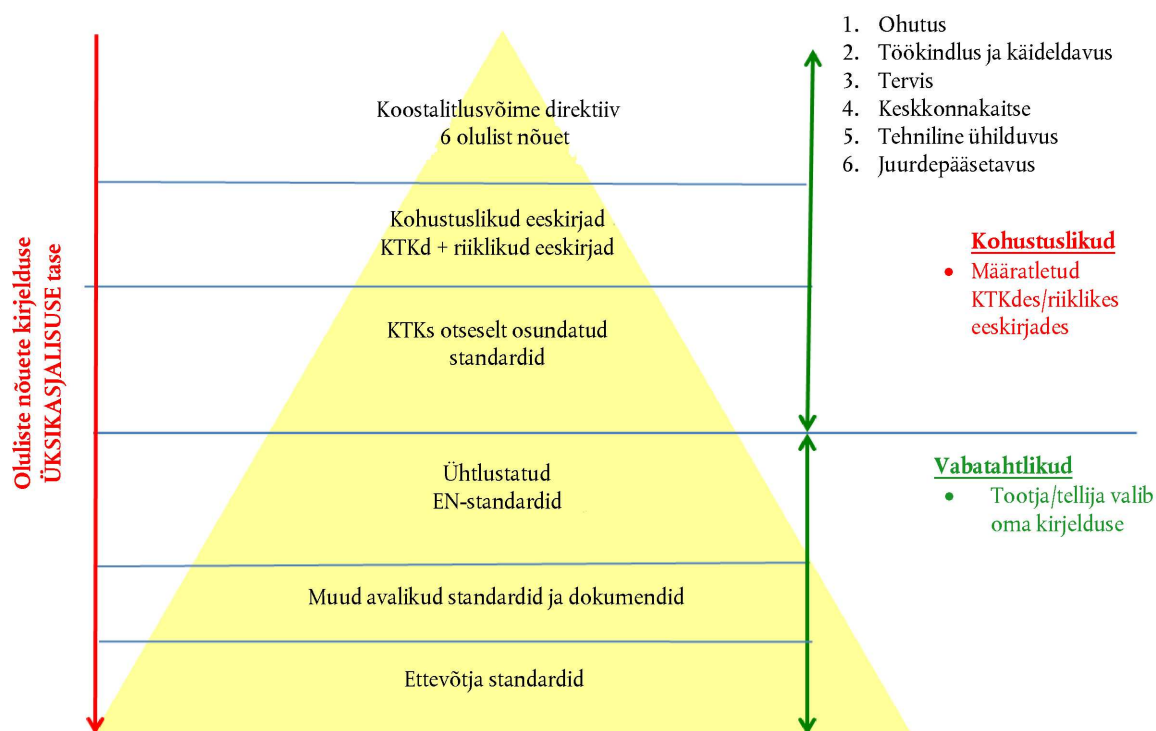
#### OLULISED NÕUDED, KOOSTALITLUSVÕIME TEHNILISED KIRJELDUSED (KTKD) JA RIIKLIKUD EESKIRJAD

25. Koostalitlusvõime direktiivis sätestatakse raudteesüsteemi olulised nõuded. Need on „**kõik** III lisas sätestatud tingimused, millele raudteesüsteem, allsüsteemid ja koostalitlusvõime komponendid, kaasa arvatud liidesed, peavad vastama” (direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punkt g). Raudteesüsteemi olulised nõuded on seega ammen-davad. Liikmesriik või riiklik ohutusasutus ei või kehtestada mis tahes muid nõudeid või tingimusi kui ette nähtud artiklis 17.
26. Ohutuse seisukohast on ülioluline võrgu ja veeremiüksuse liidese tehniline ühilduvus. Kuigi kõnealuse liidese ohutuspekti võiks tõendada võrdlussüsteemide kasutamisega või riski selgesõnalise prognoosimisega koos-kõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 352/2009 <sup>(1)</sup>, on koostalitlusvõime tõttu vajalik, et tehnilist ühilduvust tõendatakse liidu ühtlustatud eeskirjade ehk siis KTKde alusel või kui sellised eeskirjad puuduvad, siis riiklike

<sup>(1)</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 352/2009, 24. aprill 2009, riskihindamise ühise ohutusmeetodi vastuvõtmise kohta (ELT L 108, 29.4.2009, lk 4). See määrus tühistatakse ja asendatakse 21. mail 2015. aastal rakendusmäärusega (EL) nr 402/2013.

eeskirjade alusel. Seega tuleks koostalitlusvõime huvides tõendada veeremiüksuse ja võrgu ühilduvust eeskirja-põhise lähenemisviisi abil.

27. Selle tulemusel tuleks KTKdes ühest küljest ammendavalt kirjeldada soovitus 26 osutatud liideseid. Siht-allüsteemi kõik põhiparameetrid ja liides, mis loa andmisel kuulub selgesõnaliselt kontrolli alla, peaksid olema täielikult kindlaks määratud ka KTKdes koos asjakohaste vastavushindamise nõuetega.
28. Teisest küljest tuleks KTKdes üksnes määrata kindlaks „vajalikus ulatuses” nõuded tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme saavutamiseks ning kohustuslikud sätted, mis on vajalikud direktiivi 2008/57/EÜ oluliste nõuete täitmiseks ning selle direktiivi artiklis 1 (artikli 5 lõikes 3) sätestatud eesmärkide saavutamiseks. Seega tuleks KTKdes määrata nõuded kindlaks üksnes nende üksikasjade tasemel, mida tuleb ühtlustada, et saavutada neid eesmarke ning samas vastata olulistele nõuetele. Samuti määratakse nendes kindlaks allüsteemide vahelised liidesed. Igas KTKs osutatakse siht-allüsteemile, mis võidakse saavutada järk-järgult mõistliku tähtsusega jooksul.
29. Taotlejatel peaks olema vabadus kasutada enda valitud tehnilisi lahendusi oluliste nõuete täitmiseks, eeldusel, et nende tehniliste lahenduste kirjeldused vastavad KTKdele ja muudele kohaldatavatele õigusaktidele.
30. Et saavutada eesmärk — Euroopa ühtne sisepiirideta raudteepiirkond –, võib olulistele nõuetele vastavate toodete tehnilised kirjeldused sätestada ühtlustatud standardites (EN). Mõnedel juhtudel eeldavad KTKde põhiparameetrid hõlmavad ühtlustatud standardid KTKde teatud klauslitele vastavust. Kooskõlas tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi põhimõtete jäädvõetud standardid vabatahtlikuks, kuid viited nendele avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* (ELT). Need kirjeldused tuleks loetleda ka KTK kohaldamise suunistes, eesmärgiga hõlbustada nende kasutamist tööstuses. Need kirjeldused peaksid jääma KTKde täienduseks.
31. Soovitus 26–30 osutatud kirjelduste hierarhia ja üksikasjalisuse tase on esitatud alloleval diagrammil:



32. KTKd ei peaks kordama sätteid, mis on mõeldud tagama allüsteemi või veeremiüksuse ettenähtud kasutusolukorra vastavust muude kohaldatavate direktiivide nõuetele.
33. Kui allüsteemi või veeremiüksust projekteeritakse/kavandatakse ja võetakse kasutusele tema ettenähtud kasutusolukorras, tuleb kohaldada ka nõudeid, mis tulenevad muudest ELI sätetest kui direktiiv 2008/57/EÜ. Taotleja peaks tagama, et need nõuded on täidetud.

34. Ilma et see piiraks soovitude 19 ja 20 kohaldamist, võib loa andmisel kohaldada riiklike eeskirju edaspidi üksnes direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikes 3 määratletud juhtudel. Need on järgmised:
- olukorrad, kui puudub asjakohane KTK, st
    - a) KTK avatud punktid;
    - b) võrgud ja veeremiüksused, mida ei (kavatseta) hõlmata KTKde kohaldamisalaga;
    - c) vananenud süsteemide nõuded (st süsteemiliideseid, mida ei kavatseta hõlmata KTKdega);
    - d) selliste KTKdele mittevastavate veeremiüksuste nõuded, mis on võetud kasutusele enne KTKde jõustumist või üleminekuperioodil;
  - erandid, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 9;
  - KTKdes määratletud konkreetsed juhtumid, mis hõlmavad sihtsüsteemi riigikohaseid variante.
35. Soovitudes 34 loetletud juhtudel peaksid liikmesriigid tuginema eeskirjadele, mis hõlmavad olulisi nõudeid, sealhulgas veeremiüksuste ja nende võrgu tehnilist ühilduvust, ning need eeskirjad avaldama ja jõustama. Koostalitlusvõime olemasoleva taseme säilitamiseks ja taotlejate diskrimineerimise vältimiseks peaksid need eeskirjad olema sama üksikasjalikud kui KTKd ning oma nõuetes üheselt mõistetavad (st neis tuleks määrata kindlaks asjakohaste parameetrite väärtused ning vastavushindamise meetodid).
36. Kui esitatakse lisataotlus KTK-le mittevastava olemasoleva veeremiüksuse tüübi või üksikute veeremiüksuste kasutusloa saamiseks, võimaldab direktiivi 2008/57/EÜ artikkel 25 liikmesriigil, kus täiendavat luba taotleatakse, kontrollida üksnes selle ühilduvust oma võrguga. Soovitudes 52–54 kirjeldatud vastastikuse tunnustamise kohaldamisel peaks see liikmesriik tunnustama esimest kasutuselevõtuluba, välja arvatud juhul, kui ta suudab (täiendava loa taotlejale) tõendada märkimisväärset ohutusrisiki. See on kooskõlas vajadusega vältida diskrimineerimist selliste veeremiüksuse tüüpide ja üksikute veeremiüksuste vahel, millele anti esimene luba ühes liikmesriigis.
37. Seega peaksid liikmesriigid oma riiklikes eeskirjades selguse huvides ette nägema, milliseid sätteid kohaldatakse loaandmisel ainult uute veeremiüksuste ja allsüsteemide suhtes ja/või olemasolevate tüüpide suhtes ja/või olemasolevate veeremiüksuste suhtes pärast nende uuendamist või ajakohastamist ja/või kõigi juba kasutusel olevate allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes.

#### RISIKIHINDAMISE ÜHISTE OHUTUSMEETODITE JA OHUTUSJUHTIMISSÜSTEEMI KASUTAMINE

38. Riskihindamise ühised ohutusmeetodid on kasutuselevõtuloa saamisel kohustuslikud üksnes järgmistel juhtudel:
- a) kui see on konkreetsel juhul nõutav kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikega 3 kohaldatavates KTKdes või riiklikes eeskirjades;
  - b) kui seda nõutakse direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõikes 1 allsüsteemide ohutuks integreerimiseks, kui kohustuslikke eeskirju ei ole.
- Muudel juhtudel ei ole riskihindamise ühised ohutusmeetodid kasutuselevõtuloa saamisel kohustuslikud.
39. Mõistet „ohutu integreerimine” võib kasutada järgmise hõlmamiseks:
- a) allsüsteemi moodustavate elementide vaheline ohutu integreerimine;
  - b) selliste allsüsteemide vaheline ohutu integreerimine, mis moodustavad veeremiüksuse või võrguprojekti; ning veeremiüksuste korral:
  - c) veeremiüksuse ja võrgu omaduste vaheline ohutu integreerimine;
  - d) veeremiüksuste ohutu integreerimine raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi. See hõlmab veeremiüksuste vahelisi liideseid, liideseid allsüsteemi käitava personaliga ning hoolduse eest vastutava üksuse hooldustoiminguid;



- e) rongi ja nende konkreetsete raudteeliinide ohutu integreerimine, millel rongi käitatakse;
- ning võrguprojektide korral:
- f) võrguprojekti ohutu integreerimine KTKdes ja riiklikes eeskirjades määratletud veeremiüksuse omadustega;
- g) ohutu integreerimine võrgu kõrvalasuvate osadega (liinilõikudega);
- h) võrguprojekti ohutu integreerimine raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi. See hõlmab liideseid võrguprojekti käitava personaliga ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või tema alltöövõtjate poolseid hooldustoiminguid;
- i) võrguprojekti ohutu integreerimine konkreetsete rongidega, mida selles käitatakse.
40. Mis puudutab ohutu integreerimise ning veeremiüksustele kasutuselevõtula andmise seost, siis:
- soovitus 39 punktid a, b ja c tuleks teostada enne kasutuselevõtula andmist. Nendest tulenevad mis tahes kasutustingimused ja -piirangud (nt rongi koosseisu piirangud, sealhulgas käitamine mitme veduri või mootorvaguni ühendamisel või vedurite kasutamine koos rongi moodustavate veeremiüksustega) tuleks sätestada direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 3 osutatud, EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sellisel viisil, et loa saanud allsüsteemi või veeremiüksuse kasutaja saab neid tingimusi ja piiranguid kasutada vastavalt oma ohutusjuhtimissüsteemile;
  - soovitus 39 punkt d ei ole loa andmise menetluse osa. Selle peaks teostama raudteeveo-ettevõtja, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki punktidest a, b ja c tulenevaid kasutustingimusi ja -piiranguid ning vastavuse tõendamist KTKdele ja kohaldatavatele riiklikele eeskirjadele;
  - soovitus 39 punkt e ei ole loa andmise menetluse osa. Raudteeveo-ettevõtja peaks selle teostama kogu teabe alusel, mida raudteeveo-ettevõtja vajab punktidest a, b ja c tulenevate rongi omaduste määramiseks ning rongi ja marsruudi ühilduvuse kindlaksmääramiseks (nt kasutustingimused, liidese parameetrite väärtused), ning infrastruktuuriregistris sisalduva teabe alusel.
- 40a. Mis puudutab ohutu integreerimise ning fikseeritud allsüsteemidele ja võrguprojektidele kasutuselevõtula andmise seost, siis:
- soovitus 39 punktid a, b, f ja g tuleks teostada enne kasutuselevõtula andmist. Nendest tulenevad mis tahes kasutustingimused ja -piirangud tuleks esitada direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 3 osutatud, EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sellisel viisil, et loa saanud allsüsteemi või võrguprojekti kasutaja saab neid kasutustingimusi ja -piiranguid vastavalt oma ohutusjuhtimissüsteemile kohaldada;
  - soovitus 39 punkt h ei ole loa andmise menetluse osa. Selle peaks teostama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, võttes nõuetekohaselt arvesse kõiki punktidest a, b ja c tulenevaid kasutustingimusi ja -piiranguid ning vastavuse tõendamist KTKdele ja kohaldatavatele riiklikele eeskirjadele;
  - soovitus 39 punkt i ei ole loa andmise menetluse osa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peaks selle teostama kogu teabe alusel, mis on vajalik punktidest a, b ja c tulenevate marsruudi omaduste määramiseks ning rongi ja marsruudi ühilduvuse kindlaksmääramiseks (nt kasutustingimused, liidese parameetrite väärtused), ning veeremiüksuse tüüpide registris sisalduva teabe alusel.
41. Mis puutub riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamisse ohutu integreerimise hindamiseks enne kasutuselevõtula andmist, siis:
- soovitus 39 punkt a kuulub täielikult allsüsteemi käsitlevate KTKde kohaldamisalasse; kui seda küsimust hõlmavad selgesõnalised tehnilised eeskirjad puuduvad, võib KTKdes kasutada riskipõhist lähenemisviisi, nõuda riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamist ning täpsustada, millise vastuvõetava tasemeni tuleks riski kontrollida;
  - kui puuduvad kohustuslikud eeskirjad (KTKd, riiklikud eeskirjad), mis seda liidest täielikult hõlmaksid, tuleks soovitus 39 punkti b kontrollida riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamise abil;

- soovitus 39 punkt c peaks olema täielikult hõlmatud KTKdega ning direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõikes 3 ettenähtud juhtudel riiklike eeskirjadega ja seda eeskirjapõhist vastavust peaks tõendama teavitatud asutus või määratud asutus osana oma ülesandest teostada „kõnealuse allsüsteemi liideste vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse” (direktiivi 2008/57/EÜ artikkel 18), kuna vastasel juhul seatakse ohtu läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja koostalitlusvõime nõuded.
- KTKde või riiklike eeskirjade olemasolul ei ole riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamine soovitus 39 punkti c puhul seega kohustuslik. Juhtudel, kui riiklikes eeskirjades ei määratleta seda liidest täielikult (nt mõned vananenud signaalimissüsteemid ja innovaatilised lahendused), võidakse hõlmamata riskide käsitlemiseks nõuda nendes riiklikes eeskirjades riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamist.

#### KTKde JA RIIKLIKE EESKIRJADE TERVIKLIKKUS

42. Tunnustatakse, et KTKd on välja töötatud sektori ühenduste ja riiklike ohutusasutuste ekspertide rühmade koostöös, võttes arvesse riiklike eeskirju ja nende alusena praktilisi kogemusi. Need esindavad tehnika taset ehk parimaid saadaolevaid teadmisi, mille asutus on koos nende ekspertidega välja töötanud ja mille on läbi vaadanud direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 29 osutatud komitee. Sellisena tunnustavad liikmesriigid KTKsid kui otstarbekohaseid (sealhulgas avatud punktide puhul) ja need on õiguslikult siduvad. Nende kohustuslike nõuete kontrollimine või vastavustõendamine ei ole osa loa saamisest.
43. Sellegipoolest on igal üksusel, kellele saab mis tahes ajahetkel teatavaks KTKde või riiklike eeskirjade võimalik puudulikkus, kohustus KTKde ja riiklike eeskirjade terviklikkuse säilitamiseks avaldada kõigi kohaldatavate menetluste abil viivitamata oma täielikult põhjendatud kahtlused, nii et kõik asjaomased üksused saavad võimalikest puudustest viivitamata teada ja saavad võtta asjakohaseid meetmeid.
44. Liikmesriigid peaksid puudulike või ühildumatute riiklike eeskirjade parandamiseks võtma asjakohaseid meetmeid.
45. Kui KTK on puudulik, kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 7 ning puudulikkust tuleb käsitleda:
  - a) asutuse tehnilises arvamuses või
  - b) KTK muutmisegavõi teha mõlemat.

Asjaoludest olenevalt võib KTKd muuta:

- 1) sihtsüsteemi kirjelduse muutmise abil;
- 2) lisades konkreetseid juhtumeid, kui need puudutavad üksnes piiratud arvu liikmesriike ja ELi tasandil ühtlustamist ei peeta vajalikuks;
- 3) lisades avatud punkte, kui vajalik on ühtlustamine ELi tasemel, aga kui ei ole veel võimalik selgesõnaliselt KTKga hõlmata.

#### VASTAVUSTÕENDAMISED, MIS EI KUULU KASUTUSELEVÖTULO A ANDMISE KOHALDAMISALASSE

46. Rongi ja marsruudi ühilduvuse vastavustõendamine peaks olema veeremiüksuse tüübile või üksikule veeremiüksusele kasutuselevõtuloa andmisest sõltumatu. Rongi ja marsruudi ühilduvuse vastavustõendamist juhib raudteeveo-ettevõtja (või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kui ta käitab ronge) kavandamismenetluse osana (näiteks liinidele pakkumisi tehes) ning iga päev oma ohutusjuhtimissüsteemi alusel. Raudteeveo-ettevõtja peaks määrama ühilduvuse kindlaks teabe põhjal, mille ta saab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt infrastruktuuri registri kaudu ning EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavast veeremiüksuste tehnilisest dokumentatsioonist, mis koostati loa saamiseks ning mida seejärel säilitatakse. Üleminekuperioodil, st kuni infrastruktuuri register luuakse ning täidetakse kõigi asjakohaste andmetega võrguga ühilduvuse vastavustõendamise kohta, peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad andma raudteeveo-ettevõtjatele vajalikku teavet muude läbipaistvate vahendite abil.
47. Hindamine, milles vaadeldakse raudteeveo-ettevõtja suutlikkust juhtida veeremiüksuste käitamist ja hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab ohutuse sertifitseerimise menetlus ja see on riikliku ohutusasutuse pideva järelevalve all.
48. Hindamine, milles vaadeldakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suutlikkust juhtida võrguprojektide käitamist ja hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab ohutusloa kontrolli menetlus ja see on riikliku ohutusasutuse pideva järelevalve all.

49. Hindamine, milles vaadeldakse hoolduse eest vastutava üksuse suutlikkust juhtida veeremiüksuse hooldust, ei ole osa loa saamise menetlusest. Seda hõlmab raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem. Kui kohaldatakse hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimist, võidakse raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis seda arvesse võtta.
50. Selle tulemusel ei nõuta veeremiüksuse tüübi kasutusloa või üksikule veeremiüksusele või allsüsteemile kasutuselevõtuloa taotlejalt nende võimalike muudatuste olulisuse hindamist, mida veeremiüksuse või allsüsteemi konstruktsioon toob kaasa raudteesüsteemile kui tervikule. Kui taotleja on raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kavatab seda veeremiüksust või allsüsteemi käitada, on riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohaldamine raudteeveo-ettevõtjana või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjana, kes vastutab muudatuste juhtimise eest oma osal raudteesüsteemist, sõltumatu nende rollist kasutuselevõtuloa taotlejana.
51. Praktikaks esineb juhul, kui tootja valmistab raudteeveo-ettevõtja tellimisel kindla konstruktsiooniga toodet, tavaliselt ajalisi kattumisi:
- struktuurse allsüsteemi vastavustõendamise, et koostada vastavustõendamise deklaratsioon (tegevus, mis hõlmab soovitusi 39 punkte a, b ja c), ning
  - selle allsüsteemi integreerimine raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi (tegevus, mis hõlmab soovitusi 39 punkte d ja e).
- See on osa heast projektijuhtimisest, mis teatud asjaoludel võimaldab minimeerida ajalist lünka veeremiüksusele või võrguprojektile kasutuselevõtuloa andmise ja selle veeremiüksuse või võrguprojekti tegeliku kasutamise vahel. Nendel asjaoludel kaasatakse riiklik ohutusasutus samal ajal:
- kui asutus, kes vastutab veeremiüksusele kasutuselevõtuloa või üksikule veeremiüksusele kasutusloa andmise eest, ja
  - kui asutus, kes vastutab ohutussertifikaatide või ohutuslubade järelevalve eest.
- Ehkki need kaks ülesannet võivad ajaliselt kattuda, peaksid need ametlikult olema sõltumatud; esimene neist puudutab veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi loa taotlejat ja teine raudteeveo-ettevõtjat või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat, kes kavatab seda allsüsteemi või veeremiüksust kasutada.

#### VEEREMIÜKSUSTE EESKIRJADE JA VASTAVUSTÕENDAMISTE VASTASTIKUNE TUNNUSTAMINE

52. Liikmesriigid peaksid vastastikku tunnustama teiste liikmesriikide riiklike eeskirjade kohaselt tehtud vastavustõendamisi, välja arvatud juhul, kui:
- a) puuduvad tõendid võrguga ühilduvuse kohta või
  - b) liikmesriik suudab taotlejale tõendada olulist ohutusriski.
  - c) Vastastikuse tunnustamise põhimõtet tuleks kohaldada võimalikult suures ulatuses, et vältida tarbetuid nõudmisi ja ülemäärast kontrolli, kui see ei ole rangelt vajalik veeremiüksuse asjaomase võrgustikuga tehnilise ühilduvuse kontrollimiseks ja kui see ei ole võrdväärne esimese loa andnud liikmesriigi eeskirjadega.
53. Täiendavate lubade korral ei peaks liikmesriigid seadma kahtluse alla eelmise loa andmisel kohaldatud riiklike eeskirju,
- mis hõlmavad veeremiüksuse ja võrgu tehnilise ühilduvusega mitteseotud avatud punkte või
  - mis on direktiivi 2008/57/EÜ artikli 27 lõikes 4 sätestatud võrdlusdokumendis liigitatud kategooriasse A.
54. Olenemata vastuvõetava riskitaseme üldiste näitajate puudumisest riskihindamise ühistes ohutusmeetodites tuleks KTKdega nõutud vastavustõendamiste osana tehtud ühiste ohutusmeetodite hindamisi vastavalt riskihindamise ühiste ohutusmeetodite määruse artikli 7 lõikele 4 vastastikku tunnustada <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> See asendatakse rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 (mida kohaldatakse alates 21. maist 2015) artikli 15 lõikega 5.

## ROLLID JA KOHUSTUSED

55. Enne kui allsüsteemile saab anda kasutuselevõtuloa, peab tootja või tellija (st taotleja direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõike 1 tähenduses) tegema kõik vajalikud projekteerimised, ehitamised ja katsetamised või laskma need enda vastutuse all teha ning allkirjastama EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.
56. Teavitatud asutused kontrollivad vastavust KTKdele ning koostavad taotlejale mõeldud vastavustõendamise sertifikaadi(d). Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 2 sätestatakse, et teavitatud asutuse vastavustõendamine hõlmab ka „kõnealuse allsüsteemi liideste vastavuse kontrollimist süsteemi suhtes, millesse allsüsteem inkorporeeritakse, tuginedes asjakohases KTKs ja artiklites 34 ja 35 sätestatud registrites sisalduvale teabele”. See tähendab, et teavitatud asutuse roll on kontrollida tehnilist ühilduvust muude allsüsteemidega, mis on kooskõlas asjaoluga, et tehniline ühilduvus on hõlmatud KTKdega. Kõnealuste kontrollide ulatus on piiratud asjakohaste KTKdega. Iga teavitatud asutus koostab tehnilise dokumentatsiooni enda tehtud vastavustõendamiste kohta.
57. Soovituse 56 sätteid kohaldatakse määratud asutuste ja riiklike eeskirjade suhtes *mutatis mutandis*.
58. Direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõike 1 alusel peaks riiklike ohutusasutuste roll kasutuselevõtuloa andmisel olema kasutuselevõtuloaga kaasnevate dokumentide kontrollimine ja tõendite esitamine vastavuse tõendamise menetluse piisavuse kohta. See kontrollimine peaks koosnema loa saamiseks esitatud dokumentatsiooni täielikkuse, asjakohasuse ja järjepidevuse kontrollimisest. See on piiratud direktiivis 2004/49/EÜ määratletud riiklike (raudtee)ohutusasutuste pädevusse kuuluvate teemadega.
59. Kui liikmesriik (või riiklik ohutusasutus) avastab kasutuselevõtuloa taotluses probleemi, mis seisneb selles, et tehnilise dokumentatsiooniga kaasneva EÜ vastavusdeklaratsiooniga hõlmatud struktuurne allsüsteem ei järgi täielikult direktiivi 2008/57/EÜ ja eelkõige ei vasta olulistele nõuetele, peaks ta kohaldama direktiivi 2008/57/EÜ artiklit 19. Seda kohaldatakse *mutatis mutandis* koostalitlusvõime komponentide suhtes vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 14.
60. Riiklikud ohutusasutused ei peaks kordama vastavustõendamise menetluse osana tehtud mis tahes kontrollimisi.
61. Riiklikud ohutusasutused ei peaks üritama teha või dubleerida eeskirju kehtestavate asutuste, teavitatud asutuste, määratud asutuste või riskihindamisasutuste tööd.
62. Riiklikud ohutusasutused ei peaks võtma ette ei taotleja, teavitatud asutuse, määratud asutuse ja ühise ohutusmeetodi riskihindamisasutuse tehtud töö süstemaatilist põhjalikku kontrollimist ega nende tulemuste süstemaatilist valideerimist. Riiklikud ohutusasutused võivad seada hindamisasutuse kontrollimised kahtluse alla üksnes põhjendatud kahtluste olemasolul. Sellisel juhul tuleks austada proportsionaalsuse (võttes arvesse riskitaset), mittediskrimineerimise ja läbipaistvuse põhimõtteid. Põhjendatud kahtlused võivad eelkõige tekkida soovitusel 58 osutatud kontrollimiste alusel või kui eksploatatsioonikogemusest nähtub, et samalaadne allsüsteem ei vasta direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 19 määratletud olulistele nõuetele.
63. Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 28 lõikega 2 teavitatud asutuste kohta (ja *mutatis mutandis* määratud asutuste kohta) peaksid liikmesriigid kehtestama süsteemid hindamisasutuste pädevuse tagamiseks ning võtma meetmeid kohaldatavatele õigusaktidele mittevastavusega tegelemiseks. Järjepideva lähenemise tagamiseks peaks komisjonil, keda abistab asutus, olema selles küsimuses koordineeriv roll.
64. Taotlejad, raudteefrastruktuuri-ettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad peaksid hoolduse eest vastutavate üksuste puhul võtma arvesse eksploatatsioonikogemusi juba loa saanud veeremiüksuse tüüpidega ning allsüsteemide projektidega või haldamata riskide väljaselgitamist ning kehtestama asjakohased korrigeerivad meetmed.
65. Taotlejad peaksid neid korrigeerivaid meetmeid rakendama enne loataotluse esitamist ja neilt tuleks seda nõuda kohe, kui selleks on tuvastatud vajadus.
66. Juba kasutuses olevate veeremiüksuste ja allsüsteemide puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjad rakendama neid korrigeerivaid meetmeid oma ohutusjuhtimissüsteemi osana. Raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemiga tuleks tagada, et nende kasutatavaid veeremiüksuseid hooldavad hoolduse eest vastutavad üksused teevad oma hooldussüsteemides vajalikud muudatused.

67. Loa andmisel ei ole riikliku ohutuasutuse roll määrata kindlaks konstruktsioonilahendus, samamoodi nagu riiklike ohutuasutuste järelevalveroll ei ole kirjutada eksploatatsioonikogemuse põhjal ette korrigeerivaid meetmeid. Selle asemel peaksid riiklikud ohutuasutused jälgima raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastavust tema enese ohutusjuhtimissüsteemile. Riiklikud ohutuasutused peaksid kontrollima, et raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad määratlevad kohased korrigeerivad meetmed ning rakendavad ja haldavad neid oma ohutusjuhtimissüsteemi vahendite abil.
68. Direktiiviga 2004/49/EÜ pannakse kõigile raudteeveo-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele vastutus nende enda süsteemiosade eest. Raudteeveo-ettevõtja vastutab ainult oma rongide ohutu käitamise eest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja roll on piiratud infrastruktuuri haldamisega ning seega ei ole raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal muid rongide käitamisega seotud kohustusi kui rongide liikumisloa väljastamine. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei väljasta muid lube.
69. Hindamine, mis keskendub alltöövõtja (nt valdaja) suutlikkusele juhtida oma osa veeremiüksuste käitamisest ja hooldusest, ei ole osa loa saamiseni viivast menetlusest. Seda hõlmab loa saanud veeremit kasutava raudteeveo-ettevõtja kohustus veenduda oma ohutusjuhtimissüsteemi osana, et tal on sobiv hoolduse eest vastutav üksus vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 14a.
70. Direktiivi 2004/49/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2008/110/EÜ) artikli 14a lõikes 1 on sätestatud, et igale veeremiüksusele määratakse enne selle kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus. Kasutuselevõtuloa andmine ei olene veeremiüksuse raudteeveo-ettevõtja poolsest käitamisest või veeremiüksuse hoolduse eest vastutava üksuse poolsest hooldusest; pealegi käsitletakse direktiivis 2004/49/EÜ veeremiüksuste käitamist (kasutamist) ja hooldust. Seega saab hoolduse eest vastutava üksuse määrata kas enne või pärast veeremiüksuse kasutuselevõtuloa saamist, aga alati enne selle registreerimist riiklikus raudteeveeremi registris (hoolduse eest vastutav üksus on riikliku raudteeveeremi registri kohustuslik väli) ja enne, kui seda hakatakse võrgus tegelikult kasutama.
71. Organisatsioonid peaksid juhtima enda tegevusest põhjustatud riske. Riskide juhtimise kohustus peaks olema neil, kellel on suurim suutlikkus neid juhtida.
72. Kuna raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad on ainsad osalejad, kellelt nõutakse ohutussertifikaate ja ohutuslube, mida toetavad ohutusjuhtimissüsteemid, peaks nendel organisatsioonidel olema põhiroll teiste panustamise juhtimisel ning õigete otsuste tegemisel nende panustega seoses. Kui raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad võtavad vastu selliseid otsuseid või meetmeid, ei piira see teiste üksuste, nagu valdajate, hoolduse eest vastutavate üksuste ja tootjate kohustusi.
73. Käitamiskohustuste jaotamine raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vahel määratakse kindlaks käitamise ja liikluskorralduse KTKga.
74. Raudteeveo-ettevõtjad on ilmselt parimal positsioonil ja pädevaimad, et:
- tuvastada võimalikud ohud nende kavandatavate toimingute, sealhulgas hoolduse puhul ning rakendada kontrollimeetmeid, nagu väljumise kontroll;
  - selgitada alltöövõtjatele ja tarnijatele nõuetekohaselt tegevusega seotud vajadusi, nagu veeremiüksuste nõutav toimivus, töökindlus ja käideldavus;
  - jälgida veeremiüksuste toimivust;
  - anda valdajale ja hoolduse eest vastutavale üksusele korrapäraselt ja ammendavat tagasisidet, kui see on asjakohane; ning
  - vaadata läbi lepinguid, et mõista ja vaidlustada lepingukohaseid sooritusi.
75. Teisest küljest ei peaks raudteeveo-ettevõtjaid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid pidama parimas olukorras olevaks või kõige pädevamaks kõigi riskide otseseks juhtimiseks kogu tarneahelas allapool. Oma kohustuste täitmiseks peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad nägema ette lepingulised kohustused kaupade tarnimiseks ja teenuste osutamiseks kooskõlas nende ohutusjuhtimissüsteemidega, võttes arvesse teiste õiguslike kohustusi. Kui veeremiüksused on kord juba kasutuses, on standardseks tavaks neid defektide parandamiseks ja nende toimivuse pidevaks täiustamiseks modifitseerida. Nende muudatuste ohutu juhtimine on raudteeveo-ettevõtja kohustus. Seda kohustust tuleks täita, kohaldades oma ohutusjuhtimissüsteemi muudatuste juhtimise menetlusi ning riskihindamise ühiste ohutusmeetodite määrust ning vajaduse

- korral tagades modifitseeritud veeremiüksuse kasutuselevõtuloa saamise. Samuti peaks raudteeveo-ettevõtja tagama, et kogu oluline teave edastatakse hoolduse eest vastutavale üksusele hooldusdokumentatsiooni ajakohastamiseks.
76. Raudteeveo-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, hoolduse eest vastutavad üksused ja valdajad peaksid tagama, et mis tahes tugi, mida nad selle menetluse jooksul vajavad, on ette nähtud tootjaga sõlmitud lepingus.
77. Enne kui raudteeveo-ettevõtja hangib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt rongi jaoks juurdepääsu võrgule, peaks ta esmalt teadma selle juurdepääsu omadusi, mida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on müügiaks pakkunud. Raudteeveo-ettevõtja peab olema kindel, et see raudteeliin, millele ta juurdepääsu osta kavatseb, võimaldab kasutada ronge, mida ta kavatseb käitada.
78. Raudteeveo-ettevõtjad peaksid leidma infrastruktuuriregistris (infrastruktuuri omaduste kohta) kogu teabe, mida nad vajavad, selgitamiseks välja, kas rong, mida nad kavatsevad käitada, ühildub konkreetse raudteeliiniga (rongi/raudteeliini ühilduvus). Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peaks infrastruktuuriregistris kirjeldama iga parameetri nimiväärtusi ja asjakohasel juhul liidese parameetrite piirväärtusi, mida raudteelõigu suhtes kohaldatakse. Oma rongide ohutu käitamise tagamisel sõltuvad raudteeveo-ettevõtjad selle teabe terviklikkusest. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peaks teavitama raudteeveo-ettevõtjaid mis tahes ajutistest muudatustest infrastruktuuri omadustes, mis ei ole loetletud infrastruktuuriregistris.
79. Kui raudteeveo-ettevõtja on infrastruktuuriregistri ja veeremiloo/veeremiüksuse tüübi loale lisatud dokumentatsiooni abil ning veeremiüksuse/veeremiüksuse tüübi kasutuselevõtuloa saamise tingimusi ja muid piiranguid arvestades teinud kindlaks, et raudteeliin võimaldab kasutada rongi, mida ta kavatseb käitada, peaks ta seejärel kontrollima käitamise ja liikluskorralduse KTK (eelkõige selle jagude puhul, milles käsitletakse rongi koosseisu, rongi pidureid ja töökorra tagamist) sätteid, et veenduda, kas seal on rongi marsruudil käitamist käsitlevaid rongiga seotud mis tahes piiranguid (nt kiirusepiirangud, pikkusepiirangud, energiavarustuse piirangud).
80. Kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal või raudteeveo-ettevõtjal on kahtlusi seoses konkreetse veeremiüksuse või konkreetse liini paiksete seadmete osaga, peaks ta lahenduse leidmiseks sellest teisele poolele teada andma. Kui probleemi tõstatanud pool ei ole vastusega rahul, peaks ta tõstatama küsimuse riiklikus ohutusasutuses, kes langetab otsuse vastavalt oma volitustele.
81. Kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 1078/2012 <sup>(1)</sup> artikli 4 lõikega 2 peavad raudteeveo-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused teavitama kõiki teisi osalisi (sealhulgas riiklike ohutusasutusi) mis tahes olulistest turvariskidest seoses tehniliste seadmete defektide ja ehituslike mittevastavuste või talitlushäiretega. See teavitamiskohustus puudutab ka tootjaid ja alltöövõttu kasutavaid üksusi, kes pärast kasutuselevõtuloa saamist on koostanud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.
82. Lisaks oma ülesandele anda struktuursetele allsüsteemidele kasutuselevõtulube ning kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 16 peaksid riiklikud ohutusasutused valvama ka selle järele, et raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad tegutsevad ELi õigusaktide ning direktiiviga 2008/57/EÜ lubatud juhtudel ka riiklike õigusaktide nõuete alusel. Järelevalve peaks hõlmama ka nende riskide raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolset juhtimist, mis on seotud nende ja tarnijate (nagu tootjad, valdajad ja veeremi liisinguettevõtted) vahelise liidese, eelkõige kaupade ja teenuste hankimise ja nende integreerimise ajal raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidesse.
83. Riiklike ohutusasutuste osalemise viis raudteeveo-ettevõtja või raudteeveo-infrastruktuuriettevõtja teostatavas allsüsteemi kasutamises ja selle hoolduses vastavalt nende ohutusjuhtimissüsteemidele on järelevalveline. Eelkõige peaksid riiklikud järelevalveasutused keelduma võtma vastutust tootja/alltöövõttu kasutava üksuse või raudteeveo-ettevõtja või raudteeveo-infrastruktuuriettevõtja poolse oluliste nõuete täitmise eest, määrates kindlaks teatud konstruktsioonilahendused, hooldusnõuded või korrigeerivad meetmed või kontrollides neid selgesõnaliselt ja/või kiites need heaks. Riiklikud ohutusasutused peaksid seega keskenduma vastutavate osaliste juhtimissüsteemide asjakohasusele ja sobivusele ning mitte inspekteerima nende osaliste tehtud töö üksikasjalikke väljundeid või nende tehtud otsuseid.

<sup>(1)</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 1078/2012, 16. november 2012, milles käsitletakse pärast ohutustunnistuse või ohutusloa saamist raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ning hoolduse eest vastutavate üksuste poolt tehtava järelevalve ühist ohutusmeetodit (ELT L 320, 17.11.2012, lk 8).

84. Kui liikmesriigid kaaluvad õnnetus- või vahejuhtumite tõttu pakiliste meetmete kasutusele võtmist, peaksid nad tunnistama, et veeremiüksuste käitamise uute riskide juhtimisel, mis võivad olla avastatud õnnetus- või vahejuhtumite uurimise või järelevalve käigus, on esmaseks mehhanismiks raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem. Isegi kui liikmesriik arvab, et tungivalt on nõutav uus kasutuselevõtula andmise eeskiri, peaks ta järgima kohaldatavates liidu õigusaktides kindlaksmääratud menetlusi, sealhulgas teavitama komisjoni uue eeskirja projektist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/34/EÜ<sup>(1)</sup> või 2004/49/EÜ.

#### KATSETAMINE

85. Ainsad katsetused, mida loa saamiseks võidakse nõuda ja mis tuleb teha enne kasutuselevõtula saamist ning mis nõuavad hindamisasutuse osalemist, peaksid olema katsed:
- mis on KTKdes, moodulites ja asjakohasel juhul riiklikes eeskirjades selgesõnaliselt kindlaks määratud,
  - mille on määratlenud taotleja, et tõendada vastavust KTKde ja/või riiklike eeskirjade nõuetele,
  - mis on määratletud muudes ELi õigusaktides või
  - mille on määratlenud taotleja kooskõlas riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kohaldamisega soovitus 41 kirjeldatud viisil.
86. Teavitatud asutuste ja/või määratud asutuste osalemine olulistele nõuetele vastavuse tõendamises on määratud kindlaks asjakohastes KTKdes ja vastavalt ka riiklikes eeskirjades.
87. Soovitusega 85 hõlmamata katsed (nt katsed, mis on vaja teha raudteeveo-ettevõtjal, et määrata kindlaks rongi ja marsruudi ühilduvus enne uue veeremiüksuse tüübi või uue allsüsteemi kasutamist konkreetsel marsruudil, või tellijal, et määrata kindlaks ühilduvus kliendi nõuetega) ei ole osa kasutuselevõtula saamisest.
88. Kui loa saamise nõuetele vastavuse tõendamiseks tuleb enne riiklikult ohutusasutuselt kasutuselevõtula saamist teha katsetus raudteel, tuleb iga liikmesriigi riiklikus õigusraamistikus määratleda nende katsetuste tegemise töö- ja organisatsiooniline kord, mis peavad vastama direktiividele 2008/57/EÜ ja 2004/49/EÜ. Need peaksid hõlmama nii halduskorraldust kui mis tahes kohustuslikke tehnilisi ja toimivusnõudeid. Üldiselt võivad liikmesriigid võtta ühe kahest lähenemisviisist:
- liikmesriik võib raudteeveo-ettevõtja ohutussertifikaadile lisada katsetamispädevuse. Selle ulatus võib olla selline, et katsetava asutuse võib sertifitseerida raudteeveo-ettevõtjana, kelle käitamisvaldkond piirdub üksnes katsetamisega;
  - liikmesriik võib nõuda, et pädev asutus (mis võib, aga ei pruugi olla riiklik ohutusasutus) annaks katsete tegemiseks loa. Sel juhul peavad pädeval asutusel (kui teavitatud asutus või määratud asutus ei ole tõendanud vastavust loa andmise nõuetele) olema selliste otsuste tegemiseks piisavalt põhjalikud tehnilised teadmised. Läbipaistvuse ja õiguskindluse nõuete täitmiseks peavad liikmesriigid tagama, et see üksus on sobivalt sõltumatu, ning avaldama katsetamisloa andmise menetluse oma õigusraamistikus, esitades selgelt nõuded ja otsustuskriteeriumid, mida pädev asutus peab katsele loa andmisel kasutama.
89. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel on otsene roll loa andmise menetluse edendamisel. Kui riiklik ohutusasutus nõuab täiendavaid katseid, nõutakse direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikes 6, et „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja teeb taotlejaga konsulteerides kõik võimaliku selleks, et kõik katsed saaksid toimuda kolme kuu jooksul pärast taotluse esitamist”.

#### TEHNILINE DOKUMENTATSIOON

90. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 18 ja VI lisale tuleks EÜ vastavustõendamise sertifikaadile lisada tehniline dokumentatsioon, sealhulgas allsüsteemi kirjeldavad dokumendid, erinevate hindamisasutuste tehtud kontrolli tulemusena saadud dokumendid ning kasutustingimuste ja -piirangutega ning remondi-, pideva või korralise järelevalve, seadistamis- ja hooldusjuhistega seotud dokumendid. EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon hõlmab kõiki toetavaid dokumente, mis on vajalikud kasutuselevõtula saamiseks.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/34/EÜ, 22. juuni 1998, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord (EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37).

91. Veeremiüksus või võrguprojekt on hõlmatud seda moodustava(te) allsüsteemi(de) tehnilise dokumentatsiooniga, mis lisatakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile.
92. Allsüsteemi vastavustõendamise menetluses tuleb tõenäoliselt osaleda mitmel hindamisasutusel, neist igaüks vastavalt oma pädevusele. Kõigi kohaldatavate ELi õigusaktidega nõutud dokumentide kogumise eest peaks vastutama taotleja. Nende tehniliste dokumentide kogumile, millele on lisatud kogu muu ELi õigusaktidega nõutav teave (sealhulgas direktiivi 2008/57/EÜ VI lisa punktis 2.4 täpsustatud küsimused), viidatakse edaspidi kui allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisele dokumentatsioonile.
93. Loa saamiseks esitatava dokumentatsiooni peaks koostama tüübi kasutusloa või veeremiüksuse kasutuselevõtuloa taotleja.

See dokumentatsioon peaks sisaldama EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavaid tehnilisi dokumente, mille on koostanud kõnealuse allsüsteemi kohta taotleja.

Kui veeremiüksus koosneb kahest allsüsteemist, hõlmab loa saamiseks esitatav dokumentatsioon nende kahe allsüsteemi kohta kahte EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavat tehnilist dokumentatsiooni.

Kuni taotleja esitatava dokumentatsiooni sisu kirjeldava komisjoni soovitusel vastuvõtmiseni võib liikmesriik lubada, et veeremiüksuse või veeremiüksuse tüübi kasutuselevõtuloa taotlusele lisatav dokumentatsioon sisaldab üksnes osa tehnilisest dokumentatsioonist, mis lisatakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile. Sellele tuleks selgelt osutada liikmesriigi riiklikus õigusraamistikus, mis avaldatakse Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil.

Veeremiüksuse, veeremiüksuse tüübi või allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon peaks sisaldama kogu V lisas loetletud teavet ning EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni või deklaratsioone toetavaid dokumente (nt vastavustõendamise sertifikaadid ning teavitatud ja määratud asutus(te) koostatud tehnilised dokumendid, arvestusmärksused, tehtud katsete ja hindamiste protokollid ning tehnilised omadused, mis tuleb dokumenteerida vastavalt kohaldatavatele KTKdele ja riiklikele eeskirjadele). EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavast tehnilisest dokumentatsioonist pärinev teave, mida loa saamiseks esitatavas dokumentatsioonis ei sisaldu, tuleks asjakohase riikliku ohutusasutuse nõudmisel teha talle kättesaadavaks.

Veeremiüksuse esimesele kasutuselevõtuloale lisatud dokumentatsioon tuleb loa andmise ajal esitada riiklikule ohutusasutusele ning riiklik ohutusasutus peab seda säilitama kui dokumenti selle kohta, millele luba anti.

94. Kui järgitakse soovitusel 21 esitatut, tuleks võrguprojekti kasutusloa saamiseks esitatava dokumentatsiooni ja asjakohas(t)ele EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni(de)le lisatud tehnilise dokumentatsiooni suhtes kohaldada *mutatis mutandis* ka soovitusel 93.
95. Veeremiüksusele täiendava kasutuselevõtuloa taotleja peaks algele EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooniga koos esitama direktiivi 2008/57/EÜ artikli 23 lõikes 3 või artikli 25 lõikes 3 nõutava teabe; see lisateave on osa teabest, mis tuleb esitada riiklikule ohutusasutusele. Taotleja peaks aga säilitama EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni struktuuri.
96. See EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni osa, kus määratletakse „kõiki kasutustingimusi ja piiranguid ning juhendeid remondi, pideva või korralise järelevalve, seadistamise ja hoolduse kohta”, tuleks võrguprojektide puhul teha kättesaadavaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja veeremiüksuste puhul veeremiüksust käitavale raudteeveo-ettevõtjale, et nad saaksid edastada selle hoolduse eest vastutavale üksusele. Veeremiüksuste puhul võib EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis sisalduva teabe anda edasi veeremiüksuste valdaja kaudu. Pärast kasutuselevõttu on raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kohustus koostöös hoolduse eest vastutava üksusega pidevalt jälgida hooldustööde tegemist ja muuta seda teavet, tagamaks, et see kajastab kasutustsükli ja saadud eksploatatsioonikogemusi (direktiivi 2004/49/EÜ artiklid 4 ja 9).
97. EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatav tehniline dokumentatsioon peaks sisaldama teavet, mis on vajalik veeremiüksuse või võrguprojekti ettenähtud kasutusolukorra juhtimiseks.



98. Täiendavate vastavustõendamiste (nt riiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamine täiendava kasutuselevõtuloa saamiseks) tegemise korral tuleks EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisavat tehnilist dokumentatsiooni ajakohastada. Täiendava loa saamise korral peaks taotleja teavitama sellest riiklikku ohutusasutust, kes väljastas esimese loa.

#### EÜ VASTAVUSTÕENDAMISE DEKLARATSIOON

99. Vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 15 ja direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 lõigetele 3 ja 4 vastutavad raudteeveo-ettevõtjad või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad selle tagamise eest, et kasutuses olev veeremiüksus või allsüsteem vastab kõigile olulistele nõuetele. Sellega ei piirata teiste asjaomaste osaliste (nt EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastaja) vastutust. Iga tootja, hooldaja, vaguni valdaja, teenuseosutaja ja hankeüksus peab tagama, et nende tarnitud veerem, rajatised, tarvikud ja seadmed ning teenused vastavad olulistele nõuetele ja et kasutustingimusi on kirjeldatud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatavas tehnilises dokumentatsioonis, nii et raudteeveo-ettevõtja ja/või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saab need ohutult kasutusele võtta.
100. Kohustus tagada, et loa andmisel on allsüsteemide ettenähtud kasutusolukorras kõigi kohaldatavate ELi õigusaktide olulised nõuded täidetud nende kõigi detailide puhul, on üksnes allsüsteemi kasutusloa taotlejal, kes koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Taotleja deklareerib teavitatud asutuse või määratud asutuse vastavustõendamise alusel ja asjakohasel juhul ka allsüsteemi või veeremiüksuse üldhinnangu alusel, et kõik olulised nõuded on täidetud. Seega tuleks juhul, kui ettenähtud kasutusolukorras oleva allsüsteemi vastavus olulistele nõuetele loa andmise ajal seatakse hilisemas etapis kahtluse alla, pidada peamise vastutuse kandjaks EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastanud taotlejat.
101. Selle tagajärjel ei tuleks ei tüübi kasutusluba ega kasutuselevõtuluba käsitleda nii, nagu sellega kantaks vastutus selle tagamise või kontrollimise eest, et allsüsteem vastab kõigile olulistele nõuetele, taotlejalt üle riiklikule ohutusasutusele.
102. Kui ettenähtud kasutusolukorras oleva allsüsteemi vastavus olulistele nõuetele loa andmise ajal seatakse hilisemas etapis kahtluse alla, peaks riiklik ohutusasutus vastutama üksnes konkreetsete ülesannete eest, mis on lube andvale või järelevalvet tegevale riiklikule ohutusasutusele tehtud kohustuseks direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 16. See põhimõte peaks kajastuma riiklikes õigusaktides kooskõlas soovitud 58–62 ning 67.
103. KTKdele ja riiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamisest ning direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõike 1 kohaselt teostatud ohutu integreerimise vastavustõendamisest sõltumata allkirjastab taotleja EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni üksnes oma vastutusel. Seega peaks taotlejal olema kehtestatud menetlus tagamaks, et ta on hõlmanud ja täitnud kõik olulised nõuded ja vastab kõigile kohaldatavatele ELi õigusaktidele.
104. Kuigi riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid ei töötatud algselt välja selleks otstarbeks, võib taotleja oma valikul kasutada riskihindamise ühist metoodikat vahendina, et täita oma osa ülesandest tagada, et kõik allsüsteemi/veeremiüksuse osad vastavad igas suhtes ja iga detaili puhul raudteesüsteemi olulistele nõuetele, mis on sätestatud direktiivi 2008/57/EÜ III lisas.
105. Samamoodi võib taotleja oma valikul kasutada muid asjakohaste õigusaktidega lubatud vahendeid, tagamaks, et kõik allsüsteemi või veeremiüksuse osad vastavad raudteesüsteemi olulistele nõuetele.
106. EÜ vastavustõendamise deklaratsioon hõlmab kõiki kohaldatavaid ELi õigusakte. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni allkirjastajal on kohustus järgida neid õigusakte, sealhulgas vastavaid vastavushindamisi, ja vajaduse korral kaasata kõnealuste õigusaktidega nõutud hindamisasutusi.
107. Enam kui ühest allsüsteemist koosnevate veeremiüksuste või võrguprojektidega seotud lubade korral:
- a) võib taotlejaid olla rohkem kui üks (iga allsüsteemi kohta üks), kellest igaüks koostab oma osa ja selle liideste kohta EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Sel juhul võtab iga taotleja vastutuse asjaomase allsüsteemi eest kooskõlas oma EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni kohaldamisalaga. Tootja või tellija võib need kaks deklaratsiooni ühendada veeremiüksuse või võrguprojekti taotlusesse;
  - b) veeremiüksuse tüübi, üksiku veeremiüksuse või võrguprojekti tootja või tellija võib ühendada iga allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, nagu kirjeldatud direktiivi 2008/57/EÜ V lisas, üheks

veeremiüksuse tüüpi, üksiku veeremiüksuse või võrguprojekti EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniks. Sel juhul vastutab üksnes tema, et asjaomast veeremiüksuse tüüpi, üksikut veeremiüksust või võrguprojekti moodustavad allsüsteemid on läbinud asjakohased vastavustõendamise menetlused ning vastavad asjakohaste Euroopa Liidu õigusaktide, sealhulgas mis tahes kohaldatavate riiklike eeskirjade nõuetele, ja et veeremiüksus või võrguprojekt vastab seega ka ise asjakohaste Euroopa Liidu õigusaktide, sealhulgas mis tahes kohaldatavate riiklike eeskirjade nõuetele.

108. EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koostamiseks võidakse asjakohastes KTKdes lubada osalist vastavust KTK-le üksnes juhul, kui KTKs eneses nähakse ette, et funktsioonid, tulemuslikkus ja liidesed, mis peavad vastama olulistele nõuetele, ei ole konkreetsete asjaolude korral kohustuslikud.
109. Alles siis, kui kõik varasemad tõendusmaterjalid ja deklaratsioonid on koostatud, saab taotleja esitada pädevale riiklikule ohutusasutusele allsüsteemi kasutuselevõtuloa saamise ametliku taotluse. Taotlejate puhul peetakse aga heaks tavaks suhelda riiklike ohutusasutustega mitteametlikult juba võimalikult varases etapis, nii et menetluse käik, nõuded, rollid ja kohustused, kohaldamisala ning kasutuspiirangud ja -tingimused on selged ja hili-semas etapis ei teki probleeme.

#### MUUDATUSTE HALDAMINE

110. Seoses direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõike 2, artikli 15 lõike 3 ja artikli 20 kohaldamisega tuleks olemasolevasse allsüsteemi tehtud mis tahes muudatust analüüsida ja liigitada üksnes ühena järgmistest muudatustest:
1. hooldusega seotud asendamine ja muud muudatused, mis ei kujuta endast kõrvalekallet EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist. Sel juhul ei ole hindamisasutuse vastavustõendamine vajalik, liikmesriiki ei pea teavitama ning algne EÜ vastavustõendamise deklaratsioon jääb kehtivaks ja muutmata;
  2. muudatused, mis kujutavad endast kõrvalekallet EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist ja võivad nõuda uusi kontrollimisi (ja nõuavad seega ka vastavustõendamist kooskõlas vastavushindamise moodulitega), aga millel ei ole mingit mõju allsüsteemi peamistele konstruktsiooniomadustele. Sel juhul tuleb EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilist dokumentatsiooni ajakohastada ning riikliku ohutusasutuse nõudmisel tuleb asjakohane teave teha kättesaadavaks;
  3. uuendamine või ümberehitamine (st suurem asendamine või muutmine, mis nõuab liikmesriigi teavitamist), mis ei nõua uut kasutuselevõtuluba; modifikatsioonid, mis hõlmavad muudatust allsüsteemi peamistes konstruktsiooniomadustes, kuuluvad siia kategooriasse;
  4. uuendamine või ümberehitamine (st suurem asendamine või muutmine, mis nõuab liikmesriigi teavitamist), mis nõuab uut kasutuselevõtuluba.

Tuleb märkida, et tellija või tootja otsused neljal ülalnimetatud kategoorial põhinevate allsüsteemi muudatuste kohta peavad olema täielikult sõltumatud selle raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tehtavast otsusest muudatuse olulisuse kohta raudteesüsteemi riskihindamise ühiste ohutusmeetodite tähenduses, kes teeb muudatuse oma süsteemiosas. Otsused puudutavad erinevaid osalejaid erinevatel asjaoludel ja erinevate otsustuskriteeriumidega.

Eespool osutatud kategooriates 3 ja 4 lisandub kõrvalekaldumine EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest dokumentatsioonist koos mõjuga allsüsteemi peamistele konstruktsiooniomadustele.

111. Nii selle allsüsteemi puhul, mis on võetud kasutusele vastavalt direktiivile 2008/57/EÜ, kui ka enne seda kasutusele võetud allsüsteemi puhul tuleks õiguskindluse huvides näha ette kriteeriumid, et teha kindlaks, kas muudatusel on mõju allsüsteemi peamistele konstruktsiooniomadustele ja kas see sobib kategooriasse 3 või 4. Kuni need kriteeriumid KTKdega ette nähakse, võivad liikmesriigid need määratleda riiklikul tasandil.
112. Muudatust tuleks alati vaadelda viitega allsüsteemile või veeremiüksusele loa andmise hetkel. Väikeste muudatuste kuhjumine võib tulemuseks anda suure muudatuse.

113. Tootjad või tellijad peaksid olemasolevates struktuursetes allsüsteemides tehtavaid muudatusi juhtima järgmise alusel:
- Tootja või tellija hindab soovitusel 110 alusel, millisesse kategooriasse muudatus kuulub ja kas tuleb teavitada vastavushindamise asutusi või liikmesriigi ametiasutusi. Kui tegemist on soovitusel 110 kategooriasse 2–4 kuuluvate muudatustega, mille tulemusel muudetakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilist dokumentatsiooni või mis mõjutab juba tehtud vastavustõendamise kehtivust, peaks tootja või tellija muudatuse tegemisel hindama vajadust uue EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni järele vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ<sup>(1)</sup> V lisa punktis 2 määratletud kriteeriumidele. Kategooria 4 muudatuste puhul peaks liikmesriik otsustama, millises ulatuses tuleb KTKsid projekti suhtes kohaldada.
  - Kui KTKs nõutakse teatud parameetri korral riskihindamise ühiste ohutusmeetodite kasutamist, tuleks KTKs määrata kindlaks asjaolud, mille puhul tuleb selle parameetri kohta teha olulisuskatse.
  - Samamoodi tuleks parameetrite puhul, mis on olulised ohutu integreerimise teostamiseks loa saamise osana vastavalt ülaltoodud soovitusel 40, teha iga parameetri kohta olulisuskatse, võttes arvesse ettenähtud kasutusolukorda puudutava muudatuse ulatust.
114. Raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad vastutavad kumbki oma raudteesüsteemi osa eest. Kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 4 peaksid nad oma raudteesüsteemi osa juhtima ohutusjuhtimissüsteemi abil. Ohutusjuhtimissüsteemi puhul tuleks asjakohasel juhul kasutada riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid.
115. Kui raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtab veeremiüksuse või allsüsteemi kasutusele, peab ta kasutama riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid, alustades tema vastutusel olevas raudteesüsteemiosas tehtud muudatuse olulisuse hindamisega. Selle menetluse osana peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad käsitlema järgmisi küsimusi:
- pärast muutmist ja kui see on nõutav, pärast loa saamist (uuesti) kasutusele võetavate veeremiüksuste ja allsüsteemide puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemi abil hindama, kas veeremiüksuse või allsüsteemi kasutusele võtmine kujutab endast muudatust, mis on raudteesüsteemile kui tervikule oluline;
  - allsüsteemi või veeremiüksuse käitamises tehtud mis tahes muudatuse puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad hindama, kas muudatus on nende ohutusjuhtimissüsteemi jaoks oluline, ja kui see on oluline, siis kas ohutusjuhtimissüsteemiga hõlmatud kõigi asjakohaste riskide kontrollimist või ohutusjuhtimissüsteemi tuleks kohandada;
  - allsüsteemi või veeremiüksuse hooldamises tehtud mis tahes muudatuse puhul peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemi abil hindama, kas muudatus on oluline, ja kui see on oluline, siis tagama, et hoolduse eest vastutava üksuse hooldussüsteeme ja raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteeme kohandatakse asjakohaselt.
116. Riiklikud ohutuasutused peaksid teostama kontrolli kasutusel olevates allsüsteemides tehtud muudatuste üle, kontrollides vastavalt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutuslubasid ja ohutussertifikaate. Selleks peaksid riiklikud ohutuasutused kontrollima, kas soovitusel 115 taandeid a, b ja c on korrektselt kohaldatud.
117. Soovitus 2011/217/EÜ tunnistatakse kehtetuks.
- Käesolev soovitus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 5. detsember 2014

Komisjoni nimel  
komisjoni liige  
Violeta BULC

<sup>(1)</sup> Vt eraldi ettepanek direktiivi 2008/57/EÜ V lisa muutmiseks.