

Euroopa Liidu Teataja

C 289 E

49. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

28. november 2006

<u>Teatis nr</u>	Sisukord	Lehekülg
	I Teave	
	Nõukogu	
2006/C 289 E/01	Nõukogu 24. juuli 2006 ühine seisukoht (EÜ) nr 19/2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rahvusvaheliste rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta	1
2006/C 289 E/02	Nõukogu 24. juuli 2006 ühine seisukoht (EÜ) nr 20/2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/14/EÜ raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta	30
2006/C 289 E/03	Nõukogu 14. septembri 2006 ühine seisukoht (EÜ) nr 21/2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta	42
2006/C 289 E/04	Nõukogu 25. septembri 2006 ühine seisukoht (EÜ) nr 22/2006, vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 251, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus lepinguvälis-tele võlasuhetele kohaldatava õiguse kohta (Rooma II määrus)	68

I

(Teave)

NÕUKOGU

Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 19/2006,**24. juuli 2006,****eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EÜ) nr .../2006 rahvusvaheliste rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta**

(2006/C 289 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada liikmesriikide vahel reisivate rahvusvaheliste rongireisijate kasutaja õigused ning parandada rahvusvaheliste raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust liikmesriikide vahel, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.

(2) Komisjoni teatises "Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006" ⁽⁴⁾ seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal asutamislepingu artikli 153 lõike 2 kohaselt.

(3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisija vastavaid õigusi kaitsta.

(4) Raudteeteenuste kasutaja õiguste hulka kuulub õigus saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal. Võimaluse korral peaksid raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad andma seda teavet ette ja võimalikult kiiresti.

(5) Reisisiteabe andmist käsitlevad üksikasjalikumad nõuded esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ⁽⁵⁾ II peatükis osutatud tehnilistes koostalitlusnõuetes.

(6) Rahvusvaheliste rongireisijate õiguste tugevdamine peaks tuginema olemasoleval sellekohasel rahvusvahelise õiguse süsteemil, mis sisaldub 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteevõrgu konventsiooni (COTIF), nagu seda on muudetud rahvusvaheliste raudteevõrgu konventsiooni 3. juuni 1999. aasta muutmisprotokolliga, lisas A — reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIV).

(7) Raudtee-ettevõtjad peaksid tegema koostööd, et hõlbustada rahvusvaheliste rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde, pakkudes võimaluse korral otsepileteid.

(8) Rahvusvahelistele rongireisijatele teabe ja pileтите andmist tuleks hõlbustada arvutipõhiste süsteemide üldnõuetele kohandamisega.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 8.

⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 5. detsembri 2005. aasta ühine seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT C 137, 8.6.2002, lk 2.

⁽⁵⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114).

- (9) Reisi teabe- ja broneerimissüsteemide edasine rakendamine peaks olema kooskõlas tehniliste koostalitlusnõuetega.
- (10) Rahvusvahelised raudtee reisijateveo teenused peaksid olema kodanikele üldiselt kasulikud. Sellest tulenevalt peaksid puude, vanuse või muu teguri tõttu liikumispuudega isikutel olema rongireisideks sellised võimalused, mis on võrreldavad teiste kodanike võimalustega. Liikumispuudega isikutel on kõigi teiste kodanikega võrdsed õigused vabale liikumisele, valikuvabadusele ja mittedis-krimineerimisele. Sealhulgas tuleks erilist tähelepanu pöörata liikumispuudega isikute teavitamisele seoses raudteeveoteenustele juurdepääsuga, veeremile juurde-pääsu tingimustega ja rongis olevate seadmetega. Meele-lise puudega reisijatele hiline mis te kohta parima teabe andmiseks tuleks vajadusel kasutada visuaal- ja helisüs-teeme. Liikumispuudega isikutel peaks olema võimalus osta rongis pileteid ilma lisatasuta.
- (11) Raudtee-ettevõtjatel peaks olema kohustus ennast kind-lustada või võtta samaväärseid meetmeid seoses nende vastutusega rahvusvaheliste rongireisijate eest õnnetus-juhtumi korral. Raudtee-ettevõtjate minimaalset kindlus-tussummat tuleks edaspidi läbi vaadata.
- (12) Suuremad õigused hüvitisele ja abile hiline mis e, ühen-dusreisist mahajäämise või rahvusvahelise teenuse tühis-tamise korral peaks muutma rahvusvahelise rongireisija-teturu motiveeritumaks reisijate kasuks.
- (13) On soovitatav, et käesolev määrus looks reisijate jaoks raudtee-ettevõtja vastutusega seotud hüvitistesüsteemi hiline mis e korral samadel alustel nagu COTIFiga sätes-tatud rahvusvaheline süsteem ja eriti selle CIV lisa reisi-jate õiguste kohta.
- (14) Ühtlasi on soovitatav õnnetuses kannatanute ja nende ülal-peetavate rahamuresid vahetult pärast õnnetust lühiajali-selt leevendada.
- (15) Rahvusvaheliste rongireisijate huvides on asjakohaste meetmete võtmine kokkuleppel avalik-õiguslike asutus-tega, et tagada reisijate turvalisus nii jaamades kui rongis.
- (16) Rahvusvahelised rongireisijad peaksid saama esitada kaebuse igale asjaomasele raudtee-ettevõtjale või pileti-müüjale seoses käesoleva määrusega sätestatud õiguste ja kohutustega ning saama neilt mõistliku aja jooksul vastuse.
- (17) Raudtee-ettevõtjad peaksid määratlema, reguleerima ja kontrollima teenuste kvaliteedistandardeid rahvusvahelis-tele rongireisijatele.
- (18) Käesoleva määruse sisu tuleks uuesti läbi vaadata seoses inflatsioonist tuleneva rahasummade kohandamisega, teabe ja teenuste kvaliteedinõuetega turu arengusuundi silmas pidades ning käesoleva määruse mõjuga teenuste kvaliteedi suhtes.
- (19) Käesolev määrus ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta. ⁽¹⁾
- (20) Liikmesriigid peaksid kehtestama karistused käesoleva määruse rikkumise eest ja tagama nende karistuste rakendamise. Karistused, mille hulka võib kuuluda ka asjaomasele isikule hüvitise maksmine, peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (21) Kuna käesoleva määruse eesmärgi, nimelt ühenduse raudteede arendamist ja reisijate õiguste kehtestamist rahvusvahelises raudteeliikluses, pidades silmas rahvusva-helise reisijateveo märkimisväärsed rahvusvahelisi mõõtmeid ja rahvusvahelise kooskõlastamise vajadust, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artik-lis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (22) Käesoleva määruse eesmärgiks on toetada piiriülest lõimumist piirkondades, kus kahe või enama naaberliik-mesriigi kodanikud töötavad ja elavad suures ulatuses teises liikmesriigis. Seepärast peaks liikmesriikidel olema võimalus teha ajutisi erandeid üksikuteks piiriülesteks teenusteks. Kõnealused teenused võivad pakkuda trans-porti kas linnastus või piirkonnas, mis paikneb kahes või enamas liikmesriigis, piirkondades, kus olulist osa teenu-seid kasutatakse väljaspool ühendust, kus väike teelõik läbib teist liikmesriiki või kus ainult teelõigu lõppjaam asub teises liikmesriigis.
- (23) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused, ⁽²⁾

⁽¹⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad järgneva kohta:

- a) raudtee-ettevõtjate poolt antav teave, veolepingute sõlmimine, piletite väljastamine ning raudteeveo arvutipõhise teabe- ja broneerimissüsteemi rakendamine;
- b) raudtee-ettevõtjate vastutus ning nende kindlustuskohustused reisijate ja nende pagasi suhtes;
- c) raudtee-ettevõtjate kohustused reisijate ees hilinemise korral;
- d) rongis reisivate liikumispuudega isikute kaitse ja abistamine;
- e) rahvusvaheliste veoteenuste kvaliteedistandardite määramine ja järelevalve, riskide ohjamine reisijate ohutusele ja kaebuste käsitlemine ning
- f) täitmise tagamise üldeeskirjad.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Kui lõigetest 2, 3 ja 4 ei tulene teisiti, kohaldatakse käesolevat määrust ühenduse piires siseriiklike ja rahvusvaheliste veoteenuste abil toimuvatele rahvusvahelistele reisidele, mida osutab üks või mitu vastavalt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivile 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta⁽¹⁾ litsentseeritud raudtee-ettevõtjat.
2. Käesoleva määruse IV peatükki ning artiklit 25 kohaldatakse ainult rahvusvaheliste veoteenuste abil tehtavatele rahvusvahelistele reisidele.
3. V peatükki kohaldatakse ka rahvusvaheliste veoteenuste abil toimuvatele siseriiklikele reisidele.
4. Liikmesriigid võivad maksimaalselt viieks aastaks selgelt ja mittediskrimineerivalt teha ajutise erandi, mida saab uuendada, käesoleva määruse sätete kohaldamise suhtes teatud rahvusvahelistele veoteenustele või rahvusvahelistele reisidele, mille erandolukorral on järgmised põhjused:

- a) rahvusvaheline veoteenus pakub transporti, et täita kahes või enamas liikmesriigis paikneva linnastu või piirkonna transpordivajadusi või

⁽¹⁾ EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

- b) oluline osa rahvusvahelisest veoteenusest, sealhulgas vähemalt üks sõiduplaanijärgne peatus jaamas on väljaspool ühendust või

- c) rahvusvaheline veoteenus algab ja lõppeb samas liikmesriigis ning läbib ühte teist liikmesriiki, kaubanduslike peatustega või ilma, vähem kui 100 km pikkusel vahemaal või

- d) rahvusvaheline veoteenus ületab ühe liikmesriigi piiri ning lõppeb piirile lähimas jaamas.

Liikmesriigid teatavad sellisest erandist komisjonile. Komisjon otsustab, kas erand vastab käesolevale artiklile.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *raudtee-ettevõtja* — raudtee-ettevõtja direktiivi 2001/14/EÜ⁽²⁾ artiklis 2 määratletud tähenduses ning igasugune avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja, kelle tegevuseks on raudtee kauba- ja/või reisijateveo teenuste osutamine, tingimusel et ettevõtja tagab ka veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;
2. *vedaja* — lepinguline raudtee-ettevõtja, kellega reisija on sõlminud veolepingu või üksteisele järgnevad raudtee-ettevõtjad, kes on vastutavad nimetatud lepingu alusel;
3. *asendusvedaja* — raudtee-ettevõtja, kes ei ole sõlminud reisi- ja veolepingut, kuid kellele lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja on täielikult või osaliselt usaldanud raudteeveo läbiviimise;
4. *raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* — mis tahes organ või ettevõtte, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ⁽³⁾ artiklis 3, mis võib tähendada ka raudteeinfrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist; raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesandeid seoses raudteevõrgu või selle osaga võib edasi anda erinevatele organitele või ettevõtjatele;
5. *jaamaülem* — organisatsiooniline üksus liikmesriigis, kes vastutab raudteejaamade juhtimise eest ning kes võib olla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

⁽³⁾ Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

6. *reiskorraldaja* — korraldaja või vahendaja direktiivi 90/314/EMÜ⁽¹⁾ artikli 2 punktides 2 ja 3 määratletud tähenduses, välja arvatud raudtee-ettevõtja;
7. *piletimüüja* — raudteeveoteenuste vahendaja, kes sõlmib veolepinguid ja müüb pileteid nii raudtee-ettevõtja nimel kui enda arvel;
8. *veoleping* — tasulist või tasuta vedu käsitlev leping raudtee-ettevõtja või piletimüüja ja reisija vahel ühe või mitme veoteenuse osutamiseks;
9. *broneering* — reisimisõigust andev dokument või elektrooniline luba, kui isiklik veokokkulepe on eelnevalt kinnitatud;
10. *otsepilet* — pilet või piletid, mis tõendavad veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveoteenusteks ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt;
11. *rahvusvaheline reis* — kahe liikmesriigi vaheline rongireis ühe veolepinguga, mille puhul reisija ületab lähte- ja sihtkoha vahel vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning kus reisija sama veolepingu alusel reisib vähemalt ühe rahvusvahelise veoteenuse abil. Sõltuvalt veolepingus märgitud lähte- ja sihtkohast võib reisija reisida ka ühe või mitme siseriikliku veoteenuse abil;
12. *siseriiklik reis* — rongireis ühe veolepinguga, mille puhul reisija ei ületa liikmesriigi piiri;
13. *rahvusvaheline veoteenus* — raudtee reisijateveo teenus, mis algab ja lõpeb ühenduses ja mille puhul rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri;
14. *siseriiklik veoteenus* — raudtee reisijateveo teenus, mille puhul rong ei ületa liikmesriigi piiri;
15. *hiline mine* — ajaline erinevus kellaja, millal reisija pidi avaldatud sõiduplaani kohaselt saabuma ning tema tegeliku või oodatava saabumisaaja vahel;
16. *raudteeveo arvutipõhine teabe- ja broneerimissüsteem (CIRSRT)* — arvutipõhine süsteem, mis sisaldab teavet raudtee-ettevõtjate poolt reisijatele pakutavate teenuste kohta; CIRSRTis leiduv teave raudtee reisijateveo teenuste kohta sisaldab järgmist teavet:
 - a) raudtee reisijateveo teenuste sõiduplaanid ja ajakavad;
 - b) vabad istekohad raudtee reisijateveo teenuste osutamisel;
 - c) hinnad ja eritingimused;
 - d) liikumispuudega isikute juurdepääsutingimused rongidele;
- e) kanalid, mille kaudu võib broneerida või väljastada pileteid või otsepileteid, tingimusel et osa või kõik nendest kanalitest on tehtud kättesaadavaks tellimuse esitanud kasutajatele;
17. *liikumispuudega isik* — isik, kelle liikumisvõime on reisi ajal füüsilise (meeelise või liikumisega seotud, püsiva või ajutise) või vaimse puude või kahjustuse või muu puude või vanuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab asjakohast tähelepanu ning kõikidele reisijatele kättesaadavate teenuste kohandamist tema erivajadustele;
18. *üldised veotingimused* — vedaja tingimused üldtingimuste või igas liikmesriigis seaduslikult kehtivate tariifide kujul, mis saavad veolepingu sõlmimisel selle lahutamatuks osaks;
19. *sõiduk* — mootorsõiduk või haagis, mida veetakse seoses reisijateveoga.

II PEATÜKK

VEOLEPING, TEAVE JA PILETID

Artikkel 4

Veoleping

Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse veolepingu sõlmimist ja täitmist, teabe andmist ja pileтите väljastamist I lisa II ja III jaotise sätetega.

Artikkel 5

Kohustustest loobumise keeld ja piirangute kehtestamine

1. Käesoleva määruse alusel reisijate ees võetud kohustusi ei või piirata ega nendest loobuda, eelkõige veolepingusse märgitava mööndus- või piirava klausliga.

2. Raudtee-ettevõtja võib pakkuda reisijatele soodsamaid lepingutingimusi kui käesolevas määru ses kehtestatud miinimumnõuded.

Artikkel 6

Teavitamiskohustus seoses rahvusvaheliste veoteenuste lõpetamisega

Raudtee-ettevõtjad avalikustavad oma otsused rahvusvaheliste veoteenuste lõpetamise kohta asjakohaste kanalite kaudu ja enne nende otsuste rakendamist.

⁽¹⁾ Nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta (EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59).

Artikkel 7

Reisiteave

1. Ilma et see piiraks artikli 9 kohaldamist, peavad raudtee-ettevõtjad ja ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt veolepinguid pakuvad piletimüüjad andma nõudmise korral reisijale vähemalt II lisa I osas osutatud teavet seoses rahvusvaheliste reisidega, mille jaoks asjaomane raudtee-ettevõtja on sõlminud veolepingu. Enda arvel veolepinguid pakuvad piletimüüjad ning reisikorraldajad annavad seda teavet, kui see on kättesaadav.

2. Raudtee-ettevõtja peab reisijale rahvusvahelise reisi vältel andma vähemalt II lisa II osas osutatud teavet.

3. Lõigetes 1 ja 2 esitatud teave peab olema antud kõige asjakohasemas vormis.

Artikkel 8

Piletite, otsepiletite ja broneeringute kättesaadavus

1. Raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad pileteid, otsepileteid ja broneeringuid, juhul kui need on kättesaadavad. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, levitavad raudtee-ettevõtjad reisijatele pileteid vähemalt ühe järgmise kanali kaudu:

- a) piletikassad või müügiautomaadid,
- b) telefon/Internet või muu laialdaselt kättesaadav infotehnoloogiavahend,
- c) rong.

2. Raudtee-ettevõtjad pakuvad võimalust osta vastavaks veoteenuseks pileteid ka rongis, juhul kui see ei ole piiratud ega keelatud turvalisuse või pettustevastase poliitika, kohustusliku broneeringu või mõistlike äriliste motiividega seonduvatel põhjustel.

Artikkel 9

Reisiteabe- ja broneerimissüsteemid

1. Käesolevas määruses osutatud teabe andmiseks ja piletite väljastamiseks kasutavad raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad CIRSRTi, mis kehtestatakse vastavalt käesolevas artiklis osutatud menetlusele.

2. Käesolevas määruses kohaldatakse direktiivis 2001/16/EÜ osutatud tehnilisi koostalitlusnõudeid.

3. Komisjon võtab Euroopa Raudteeagentuuri esitatud ettepaneku alusel ... (*) vastu tehnilised koostalitlusnõuded reisijatele mõeldud telemaatilistele seadmetele. Tehnilised koostalitlusnõuded võimaldavad II lisas esitatud teabe andmist ning käesoleva määrusega reguleeritud piletite väljastamist.

(*) Üks aasta pärast käesoleva määruse vastuvõtmist.

4. Raudtee-ettevõtjad kohaldavad oma CIRSRTi tehnilistes koostalitlusnõuetes esitatud nõudmistega vastavalt kõnealustes tehnilistes koostalitlusnõuetes esitatud kavale.

5. Vastavalt direktiivi 95/46/EÜ sätetele ei avalikusta raudtee-ettevõtja ega piletimüüja individuaalse broneeringu isikuandmeid teistele raudtee-ettevõtjatele ja/või piletimüüjatele.

III PEATÜKK

RAUDTEE-ETTEVÕTJA VASTUTUS REISIJATE JA NENDE PAGASI EEST

Artikkel 10

Vastutus reisijate ja pagasi eest

Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse raudtee-ettevõtja vastutust reisijate ja nende pagasi eest I lisa IV jaotise I, III ja IV peatükiga ning VI ja VII jaotisega.

Artikkel 11

Kindlustus

1. Direktiivi 95/18/EÜ artiklis 9 sätestatud kohustust, kuivõrd see on seotud vastutusega reisijate eest, tõlgendatakse nii, et see kohustab raudtee-ettevõtjat end piisavalt kindlustama või võtma samaväärseid meetmeid, et end katta käesolevast määrusest tulenevate kohustuste ulatuses.

2. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ... (*) aruande raudtee-ettevõtjate minimaalse kindlustussumma kindlaksmääramise kohta. Vajaduse korral kaasnevad aruandega ettepanekud või soovitusel selle küsimuse kohta.

Artikkel 12

Ettemaksed

1. Reisija surma või vigastuse korral teeb raudtee-ettevõtja viivitamata, kuid igal juhul mitte hiljem kui viisteist päeva pärast hüvitise saamisele õigust omava füüsilise isiku kindlakstegemist ettemaksed, mis katavad vahetud majanduslikud vajadused võrdeliselt kahju suurusega.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, on surma korral ettemakse suuruseks reisija kohta vähemalt 21 000 EUR.

3. Ettemakse ei tähenda vastutuse tunnustamist ja selle võib käesoleva määruse alusel hiljem makstavatest summadest maha arvata, kuid see ei kuulu tagasimaksmisele, välja arvatud juhul, kui kahju tekitas reisijapoolne hooletus või viga või kui ettemakse saanud isikul ei olnud õigust hüvitist saada.

IV PEATÜKK

HILINEMINE, ÜHENDUSREISIST MAHAJÄÄMINE JA REISI TÜHISTAMINE*Artikkel 13***Vastutus hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest**

Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti, reguleeritakse raudtee-ettevõtjate vastutust hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest I lisa IV jaotise II peatükiga.

*Artikkel 14***Tagasimakse ja marsruudi muutmine**

Juhul, kui võib põhjendatult eeldada, et rongi hilinemine veolepingus märgitud sihtkohta saabumisel on rohkem kui 60 minutit, peab reisijal olema viivitamatult võimalik valida järgmiste võimaluste vahel:

- a) pileti maksumuse täieulatuslik tagasimaksmine vastavalt selle ostmise tingimustele reisi juba läbitud osa või osade ning alles läbimata osa või osade eest, juhul kui rahvusvaheline reis ei täida enam ühtegi eesmärki reisija algse reisikava suhtes, vajadusel koos tagasisõidu teenusega algsesse lähtekohta esimesel võimalusel. Tagasimakse toimub samadel tingimustel kui artiklis 15 osutatud hüvitise maksmine või
- b) esimesel võimalusel reisi jätkamine või marsruudi muutmine sihtkohta jõudmiseks võrdväärsetel transporditingimustel või
- c) reisi jätkamine või marsruudi muutmine sihtkohta jõudmiseks võrdväärsetel transporditingimustel hilisemal kuupäeval vastavalt sellele, kuidas reisijale sobib.

*Artikkel 15***Piletihinna hüvitamine**

1. Kaotamata õigust transpordile, võib reisija hilinemise korral taotleda raudtee-ettevõtjalt hüvitist nende hilinemiste eest, mille puhul piletit pole hüvitatud vastavalt artiklile 14. Hilinemiste eest makstavad miinimumhüvitised on järgmised:

- a) 25 % pileti hinnast 60- kuni 119-minutilise hilinemise korral;
- b) 50 % pileti hinnast 120-minutilise või enama hilinemise korral.

Kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõidu eest, võetakse edasi- või tagasisuunal hilinemise korral makstava hüvitise arvutamisel arvesse pool pileti eest makstud hinnast. Samal viisil täishinnaga võrdeliselt arvutatakse hüvitis mistahes teisel

kujul veolepinguga ja järjestikuseid reisirahetappe võimaldava hiline-
nenud veoteenuse eest.

Hilinemise aja arvutamisel ei võeta arvesse hilinemist, mille kohta raudtee-ettevõtja saab tõestada, et see toimus väljaspool liikmesriigi territooriumi.

2. Pileti hinna hüvitis makstakse 14 päeva jooksul pärast hüvitise taotluse esitamist. Hüvitist võib tasuda tšekkide ja/või teiste teenustega, kui tingimused on paindlikud (eelkõige seoses kehtivusaja ja sihtkohaga). Reisija nõudmisel makstakse hüvitist rahas, kui reisija pole tšekkidest või teistest teenustest huvitatud.

3. Pileti hinna hüvitise eest ei või maha arvata tehingukulusid, sealhulgas lõive, telefonikõnede maksumust või marke. Raudtee-ettevõtjad võivad määrata alammäärad, millest madalamaid hüvitussummasid ei maksta. Selline alammäär ei ületa 4 EUR.

4. Reisijal ei ole mingit õigust hüvitisele, kui teda teavitati hilinemisest enne, kui ta ostis pileti, või kui saabumisaeg teise rongiga jätkamise või marsruudi muutmise tõttu hilineb vähem kui 60 minutit.

*Artikkel 16***Abi**

1. Saabumise või väljumise hilinemise korral teavitab raudtee-ettevõtja või jaamaülem reisijaid olukorrast ning arvestuslikust väljumis- ja saabumisaegast niipea, kui see teave on kättesaadav.

2. Lõikes 1 osutatud hilinemise korral rohkem kui 60 minutit pakutakse reisijatele tasuta:

- a) einet ja karastusjooke ootamisajale vastaval hulgal, kui need on rongis või jaamas kättesaadavad,
- b) hotelli või muud majutust ning transporti raudteejaama ja majutuskoha vahel, kui on vajalik üks või mitu ööbimist või kui on vajalik lisaööbimine, kui see on füüsiliselt võimalik,
- c) kui rong on raudteel blokeeritud, siis transporti rongist raudteejaama, teise võimalikku lähtekohta või veoteenuse sihtkohta, kui see on füüsiliselt võimalik.

3. Kui rahvusvahelist raudteeveoteenust ei saa enam jätkata, korraldab raudtee-ettevõtja reisijatele võimalikult kiiresti alternatiivse veoteenuse.

4. Raudtee-ettevõtjad tõendavad reisija soovil piletil, et raudteeveoteenus on vastavalt kas hiline-
nenud, sellega on kaasnenud ühendusreisist mahajäämine või see on tühistatud.

5. Lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamisel osutab asjaomane raudtee-ettevõtja erilist tähelepanu liikumispuudega reisijate ja neid saatvate isikute vajadustele.

V PEATÜKK

LIIKUMISPUUDEGA ISIKUD

Artikkel 17

Liikumispuudega isikute teavitamine

1. Raudtee-ettevõtja, piletimüüja või reisikorraldaja annavad nõudmise korral liikumispuudega isikutele teavet raudteeveoteenustele juurdepääsu, veeremile juurdepääsu tingimuste ja rongis olevate seadmete kohta.

2. Raudtee-ettevõtja koostab võrdsel alusel juurdepääsu eeskirjad liikumispuudega isikute transpordi suhtes kohaldamiseks, et vastata seadusega kehtestatud turvanõudetele. Nõudmisel teevad raudtee-ettevõtja, piletimüüja ja/või reisikorraldaja need eeskirjad viivitamata kättesaadavaks.

Artikkel 18

Õigus transpordile

1. Raudtee-ettevõtja, piletimüüja või reisikorraldaja ei saa keelduda reisija liikumispuude tõttu broneeringust või pileti väljastamisest. Liikumispuudega isikute broneeringute ja pileтите eest ei saa võtta lisatasu.

2. Olenemata lõikest 1 võib raudtee-ettevõtja, piletimüüja ja/või reisikorraldaja keelduda broneeringust või pileti väljastamisest või nõuda, et liikumispuudega isikut saadaks teine isik kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud juurdepääsu eeskirjadega.

3. Kui raudtee-ettevõtja, piletimüüja ja/või reisikorraldaja kehtestab piirangu vastavalt lõikele 2, teavitab ta nõudmise korral asjaomast liikumispuudega isikut kirjalikult selle põhjustest viie tööpäeva jooksul pärast broneeringust või piletimüügist keeldumist või saatja olemasolu tingimuse kehtestamist.

Artikkel 19

Abi raudteejaamades

1. Liikumispuudega isiku väljumisel, läbisõidul või saabumisel personaliga varustatud jaama tagab jaamaülem tema tasuta abistamise nii, et nimetatud isik saaks siseneda väljuvasse rongi, ümber istuda teise rongi või väljuda saabuvast rongist, millele ta on pileti ostnud, ilma et see piiraks artiklis 17 sätestatud juurdepääsu eeskirjade kohaldamist. Käesolevas artiklis ei käsitata jaama personaliga varustatud jaamana, kui tööloleva

personali ohutuse, turvalisuse, piletimüügi või kassa turvamisega seotud ülesanded takistavad neid vältimatult sellist abi pakkumast.

2. Liikmesriigid võivad ette näha erandeid lõikest 1 isikute puhul, kes reisivad ühenduse kehtiva õigusega kooskõlas sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga kaetud veoteenuste abil, tingimusel et pädev ametiasutus on võtnud teisi meetmeid või teinud korraldusi, mis tagavad samaväärse või kõrgema juurdepääsetavuse tasemega veoteenuste olemasolu.

Artikkel 20

Abi rongis

Ilma et see piiraks artiklis 17 osutatud juurdepääsu eeskirjade kohaldamist, annab raudtee-ettevõtja liikumispuudega isikule tasuta abi rongis viibimisel, rongi sisenemisel ja sealt väljumisel.

Käesolevas artiklis käsitatakse rongis abistamisena liikumispuudega isikule pakutud abi, mis võimaldab tal rongis saada juurdepääsu samadele teenustele kui teised reisijad, juhul kui liikumispuude ulatus ei võimalda tal iseseisvalt ja ohutult neile teenustele juurdepääsu saada.

Artikkel 21

Abi andmise tingimused

Raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad teevad koostööd, et osutada liikumispuudega isikutele abi kooskõlas artiklitega 19 ja 20 vastavalt järgmistele punktidele:

a) Abi antakse tingimusel, et raudtee-ettevõtjale, jaamaülemale, piletimüüjale või reisikorraldajale, kelle käest pileti osteti, on asjaomase isiku abivajadustest vähemalt 48 tundi enne abi andmist ette teatatud. Kui pileti kehtib mitme reisi jaoks, piisab ühest teatest, tingimusel et järgnevate reiside kohta on antud piisavalt teavet.

b) Raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad võtavad teadete vastuvõtmiseks kõik vajalikud meetmed.

c) Juhul kui abivajadusest vastavalt punktile a ei ole teatatud, teevad raudtee-ettevõtja ja jaamaülem kõik mõistlikud pingutused, et anda liikumispuudega isikule reisimist võimaldavat abi.

d) Ilma et see piiraks teiste üksuste volitusi väljaspool raudteejaama territooriumi paiknevate alade suhtes, määrab jaamaülem kindlaks kohad raudteejaama sees ja väljas, kus liikumispuudega isikud saavad teatada oma saabumisest raudteejaama ning vajadusel abi paluda.

e) Abi osutatakse tingimusel, et isik ilmub kindlaksmääratud kohta:

- raudtee-ettevõtja poolt eelnevalt määratud ajaks, mis ei ole rohkem kui 90 minutit enne avaldatud väljumisaega või,
- kui aega ei ole sätestatud, siis hiljemalt 30 minutit enne avaldatud väljumisaega.

Artikkel 22

Liikumisvahendite ja muu erivarustusega seotud hüvitis

Kui raudtee-ettevõtja on vastutav liikumispuudega isikute poolt kasutatava liikumisvahendi või muu erivarustuse täieliku või osalise kadumise või kahjustuse eest, ei kohaldata rahalist piirangut.

VI PEATÜKK

OHUTUS, KAEBUSED JA TEENUSE KVALITEET

Artikkel 23

Reisijate ohutus

Kokkuleppel avalik-õiguslike asutustega võtavad raudtee-ettevõtjad, raudteefrastruukturi-ettevõtjad ja jaamaülemad oma vastutusalas asjakohaseid meetmeid ja kohandavaid neid avalik-õiguslike asutuste poolt kehtestatud ohutuse tasemele, et tagada reisijate turvalisus raudteejaamades ja rongides ning ohjata riske. Nad teevad koostööd ja vahetavad teavet heade tavade osas sellise tegevuse ennetamiseks, mis võib ohutuse taset ohustada.

Artikkel 24

Kaebused

1. Raudtee-ettevõtjad kehtestavad mehhanismi, et käsitleda kaebusi seoses käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustustega. Selleks teeb raudtee-ettevõtja koostööd piletimüüjaga. Raudtee-ettevõtja teeb oma kontaktandmed ja töökeele(d) reisijatele üldteatavaks.

2. Reisijad võivad esitada kaebuse igale asjaomasele raudtee-ettevõtjale või piletimüüjale. Kaebuse saaja peab 20 päeva jooksul andma kas põhjendatud vastuse või, õigustatud juhtudel, teatama reisijale, millisel kuupäeval mitte rohkem kui kolmekuulises ajavahemikus alates kaebuse esitamisest võib ta oodata kaebusele vastust.

3. Raudtee-ettevõtja avaldab artiklis 25 nimetatud aasta-aruandes esitatud ja käsitletud kaebuste arvu ja tüübi, nendele vastamise aja ning võimalikud võetud parandusmeetmed.

Artikkel 25

Teenuste kvaliteedistandardid

1. Raudtee-ettevõtjad määravad kindlaks rahvusvaheliste veoteenuste kvaliteedistandardid ning rakendavad kvaliteedijuhtimise süsteemi teenuse kvaliteedi säilitamiseks. Nimetatud kvaliteedistandardid hõlmavad vähemalt III lisas loetletud punkte.

2. Raudtee-ettevõtjad kontrollivad oma teenuse kvaliteeti vastavalt kvaliteedistandarditele. Raudtee-ettevõtjad avaldavad igal aastal koos aastaaruandega aruande teenuse kvaliteedi kohta. Nimetatud tulemused avaldatakse ka raudtee-ettevõtja koduleheküljel.

VII PEATÜKK

TÄITMINE

Artikkel 26

Täitmine

1. Iga liikmesriik määrab organi või organid, kes vastutavad käesoleva määruse täitmise eest. Vajadusel võtab iga organ vajalikud meetmed reisijate õiguste järgimise tagamiseks.

Iga organ on organisatsiooniliselt, rahastamisotsuste osas, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes raudteefrastruukturi-ettevõtjast, maksustavast organist, jaotavast organist või raudtee-ettevõtjast.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesolevas lõikes sätestatud korras määratud organist või organitest ning selle või nende vastutusalast.

2. Iga reisija võib esitada kaebusi käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta igale lõike 1 alusel määratud asjaomasele organile või muule liikmesriigi määratud asjaomasele organile.

Artikkel 27

Täitevorganite koostöö

Artiklis 26 nimetatud täitevorganid vahetavad andmeid oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta, et otsustuspõhimõtteid kogu ühenduse ulatuses ühtlustada. Selle ülesande teostamisel toetab neid komisjon.

VIII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 28

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavaid karistusi käsitlevad eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad need eeskirjad ja meetmed komisjonile ... (*), samuti edastavad liikmesriigid komisjonile viivitamatult kõik neid eeskirju ja meetmeid puudutavad hilisemad muudatused.

Artikkel 29

Lisad

Lisasid (välja arvatud I lisa) muudetakse vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud korrale.

Artikkel 30

Muudatussätted

1. Artiklite 2, 9 ja 11 rakendamiseks vajalikud meetmed võetakse vastu artikli 31 lõikes 2 sätestatud korras.
2. Käesolevas määruses, välja arvatud I lisas osutatud rahasummasid muudetakse seoses inflatsiooniga vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud korrale.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

...

Artikkel 31

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ artikli 11a alusel loodud komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.
- Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.
3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 32

Aruandmine

Komisjon esitab ... (**) Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse rakendamise ja selle tulemuste aruande, eelkõige teenuste kvaliteedi taseme kohta.

Aruanne põhineb käesoleva määruse ja direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10b kohaselt esitatud teabel. Aruandele lisatakse vajadusel asjakohased ettepanekud.

Artikkel 33

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 18 kuud pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Nõukogu nimel
eesistuja

...

(*) Kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumist.

(**) Kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist.

I LISA

VÄLJAVÕTE REISIJATE JA PAGASI RAHVUSVAHELISE RAUDTEEVEO LEPINGU ÜHTSETEST EESKIRJADest (CIV)

LISA A

9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteevõtte konventsioonile (cotif), nagu seda on muudetud rahvusvaheliste raudteevõtte konventsiooni 3. juuni 1999. aasta muutmisprotokolliga

II JAOTIS

REISIJAVEOLEPINGU SÕLMIMINE JA TÄITMINE

Artikkel 6

Reisijaveoleping

1. Reisijaveolepingu alusel kohustub vedaja toimetama sihtkohta reisija, vajadusel ka pagasi ja sõidukid ning sihtkohas pagasi ja sõidukid reisijale väljastama.
2. Reisijaveoleping peab olema fikseeritud ühes või mitmes sõidudokumendis, mis tuleb reisijale väljastada. Jättes kehtima artikli 9 sätteid, ei puuduta sõidudokumendi puudumine, selle vigastus ega kaotsimine lepingu olemasolu ega kehtivust, leping allub endiselt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.
3. Sõidudokument on tõendiks reisijaveolepingu sõlmimise ja selle sisu kohta, kuni pole tõestatud vastupidist.

Artikkel 7

Sõidudokument

1. Üldised veotingimused määravad kindlaks sõidudokumentide vormi ja sisu, samuti keele ja kirjamärgid, mida nende trükkimisel ja täitmisel tuleb kasutada.
2. Sõidudokumendile tuleb kindlasti kanda:
 - a) vedaja või vedajad;
 - b) teave selle kohta, et vedu allub isegi vastupidise kokkuleppe korral käesolevatele ühtsetele eeskirjadele; seda võib tähistada lühendiga CIV;
 - c) igasugune muu teave, mis on vajalik reisijaveolepingu sõlmimise ja sisu tõendamiseks ning mis võimaldab reisijal antud lepingust tulenevaid õigusi maksta panna.
3. Reisija peab sõidudokumendi vastuvõtmisel veenduma, et see oleks väljastatud vastavalt tema poolt esitatud andmetele.
4. Sõidudokumendi võib üle anda teisele isikule, juhul kui see ei ole nimeline ja sõitu ei ole veel alustatud.
5. Sõidudokument võib endast kujutada ka elektrooniliselt salvestatud teavet, mida saab muuta loetavateks kirjamärkideks. Andmete salvestamiseks ja töötlemiseks kasutatavad menetlused peavad olema funktsionaalselt võrdväärsed, seda eriti just sõidudokumendis sisalduva teabe tõendusvõime seisukohalt.

Artikkel 8

Sõidutasu maksmine ja tagastamine

1. Kui reisija ja vedaja vahel ei ole teisiti kokku lepitud, tuleb sõidutasu ette ära maksta.
2. Üldised veotingimused määravad kindlaks, millistel tingimustel tuleb sõidutasu tagastada.

Artikkel 9

Sõiduõigus. Vedamisest keeldumine

1. Reisijal peab olema sõitu alustades kehtiv sõidudokument, mille ta on kohustatud sõidudokumentide kontrollimisel esitama. Üldised veotingimused võivad ette näha,
 - a) et reisija, kes ei esita kehtivat sõidudokumenti, peab lisaks sõidutasule maksma lisamaksu;
 - b) et võib keelduda sellise reisija edasisest vedamisest, kes otsekohe ei maksa ära sõidutasu või lisamaksu;
 - c) kas ja millistel tingimustel tuleb lisamaksu summa tagastada.
2. Üldised veotingimused võivad ette näha võimaluse keelduda selliste reisijate vedamisest või nende vedamise jätkamisest, kes
 - a) ohustavad sõidu turvalisust ja korda või kaasreisijate turvalisust,
 - b) häirivad talumatul moel kaasreisijaid,ning et sellistel reisijatel ei ole õigust sõidutasu ja pagasiveotasu tagastamisele.

Artikkel 10

Ametlike formaalsuste täitmine

Reisija peab täitma tolli- ja muude ametivõimude poolt nõutud formaalsused.

Artikkel 11

Rongi käigust ärajäämine ja hilinemine. Hilinemine ümberistumisele

Vedaja peab vajadusel sõidudokumendil kirjalikult tõendama, et rong jäi käigust ära või et reisija ei jõudnud rongi hilinemise tõttu ümber istuda.

III JAOTIS

KÄSIPAKKIDE, LOOMADE, PAGASI JA SÕIDUKITE VEDU

I PEATÜKK

Üldsätted

Artikkel 12

Lubatud esemed ja loomad

1. Reisija võib vastavalt üldistele veotingimustele kaasa võtta kergesti kantavaid esemeid (käsipakke) ja elusloomi. Peale selle võib reisija vastavalt üldiste veotingimuste erisätetele kaasa võtta suuremõõtmelisi esemeid. Käsipagasina ei tohi kaasa võtta esemeid ja loomi, mis võivad teisi reisijaid takistada või häirida või neile kahju tekitada.
2. Reisija võib esemeid ja loomi vastavalt üldistele veotingimustele registreeritud pagasisse anda.
3. Vedaja võib reisijate veo puhul võimaldada ka reisijatele kuuluvate sõidukite vedu vastavalt üldiste veotingimuste erisätetele.
4. Ohtlike kaupade vedu käsipakkide ja pagasina, samuti sõidukites või sõidukitel, mida veetakse raudteel vastavalt käesolevale jaotisele, on lubatud ainult kooskõlas "Määrusega ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo kohta (RID)".

Artikkel 13

Kontrollimine

1. Vedajal on õigus veotingimuste mittejärgimise põhjendatud kahtluse korral kontrollida, kas veetavad esemed (käsipakid, pagas, sõidukid koos koormaga) ja loomad vastavad veotingimustele, juhul kui sellist kontrollimist ei keela selle riigi seadused ja eeskirjad, kus kontrollimine peab toimuma. Reisija tuleb kutsuda kontrollimise juurde. Kui ta kohale ei ilmu või kui teda ei leita, siis peab vedaja kaasama kaks sõltumatut tunnistajat.

2. Kui tuvastatakse reisijapoolne veotingimuste rikkumine, siis võib vedaja nõuda reisijalt kontrollimisega seotud kulude tasumist.

Artikkel 14

Ametlike formaalsuste täitmine

Reisija peab täitma tolli- ja muud ametivõimude poolt nõutud formaalsused seoses reisil kaasasolevate esemete (käsi- pakid, pagas, sõidukid koos koormaga) ja loomadega. Kui antud riigi seadused ja eeskirjad ei näe ette erandit, siis peab ta viibima nende esemete kontrollimise juures.

II PEATÜKK

Käsi- pakid ja loomad

Artikkel 15

Järelevalve

Reisija peab ise oma käsi- pakide ja kaasavõetud loomade järele valvama.

III PEATÜKK

Pagas

Artikkel 16

Registreeritud pagasi vastuvõtmine

1. Registreeritud pagasiveoga seotud lepingulised kohustused tuleb fikseerida pagasi registreerimiskviitungiga, mis väljastatakse reisijale.
2. Jättes kehtima artikli 22 sätteid, ei mõjuta pagasi registreerimiskviitungi puudumine, selle vigastus või kaotsimine registreeritud pagasi veo kokkulepete olemasolu ega kehtivust, kokkulepped alluvad endiselt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.
3. Kui ei ole tõendatud vastupidist, on pagasi registreerimiskviitung tõendiks pagasi vastuvõtmise ja pagasi veo tingi- muste kohta.
4. Kuni ei ole tõendatud vastupidist, eeldatakse et pagas oli vedajale üleandmisel pealtnäha heas seisukorras, ning et pagasiühikute arv ja kaal vastasid pagasi registreerimiskviitungi andmetele.

Artikkel 17

Pagasi registreerimiskviitung

1. Üldised veotingimused määravad kindlaks pagasi registreerimiskviitungi vormi ja sisu, samuti keele ja kirjamärgid, mida selle trükkimisel ja täitmisel tuleb kasutada. Artikli 7 lõige 5 kehtib vastavalt.
2. Pagasi registreerimiskviitungile tuleb kindlasti kanda:
 - a) vedaja või vedajad;
 - b) teave selle kohta, et vedu allub isegi vastupidise kokkuleppe korral käesolevatele ühtsetele eeskirjadele; seda võib tähistada lühendiga CIV;
 - c) igasugune muu teave, mis on vajalik registreeritud pagasi veol kehtivate lepinguliste kohustuste tõendamiseks ning mis võimaldab reisijal antud veolepingust tulenevaid õigusi maksta panna.
3. Reisija peab pagasi registreerimiskviitungi vastuvõtmisel veenduma, et see oleks väljastatud vastavalt tema andme- tele.

Artikkel 18

Vormistamine ja vedu

1. Kui üldised veotingimused ei näe ette erandeid, vormistatakse pagas üksnes sõidudokumendi esitamisel, mis kehtib vähemalt pagasi sihtkohani. Muus osas toimub pagasi vormistamine vastavalt pagasi vastuvõtukohas kehtivatele eeskirja- dele.

2. Kui üldised veotingimused lubavad pagasi vastu võtta ilma sõidudokumenti esitamata, siis kohaldatakse käesolevate ühtsete eeskirjade sätteid reisija õigustest ja kohustustest seoses registreeritud pagasiga analoogselt ka registreeritud pagasi saatja suhtes.

3. Vedaja võib registreeritud pagasit vedada teise rongiga või teist liiki transpordivahendiga ning teist teed mööda kui reisijat.

Artikkel 19

Registreeritud pagasi veotasu maksmine

Kui reisija ja vedaja vahel ei ole teisiti kokku lepitud, siis tuleb registreeritud pagasi veotasu ära maksta pagasi registreerimisel.

Artikkel 20

Registreeritud pagasi märgistamine

Reisija peab igale registreeritud pagasiühikule hästi nähtavasse kohta, vastupidavalt ning loetavalt märkima:

- a) oma nime ja aadressi,
- b) sihtkoha.

Artikkel 21

Õigus registreeritud pagasit käsutada

1. Kui asjaolud seda lubavad ja see ei ole vastuolus tolli- ega muude ametivõimude poolt nõutud formaalsustega, siis võib reisija nõuda, et pagas talle registreerimise kohas väljastatakse pagasi registreerimiskviitungi vastu või kui üldised veotingimused seda ette näevad, siis ka sõidudokumendi esitamisel.

2. Üldised veotingimused võivad ette näha veel muid sätteid käsutusõiguse kohta, eelkõige sihtkoha muutmist ja sellest reisija jaoks tulenevaid võimalikke kulusid.

Artikkel 22

Pagasi väljastamine

1. Registreeritud pagas väljastatakse pagasi registreerimiskviitungi vastu ja pagasiga seotud võimalike kulude tasumisel.

Vedajal on õigus, kuid mitte kohustus kontrollida, kas pagasi registreerimiskviitungi valdajal on õigus pagasit vastu võtta.

2. Pagasi väljastamisega pagasi registreerimiskviitungi valdajale võrdsustatakse sihtkohas kehtivate eeskirjade kohane:

- a) pagasi üleandmine tolli- või maksuametile neile kuuluvais vormistamis- või laoruumides, kui need ei ole vedaja järelevalve all,
- b) elusloomade üleandmine kolmanda isiku hoole alla.

3. Pagasi registreerimiskviitungi valdaja võib sihtkohas nõuda pagasi väljastamist kohe pärast kokkulepitud aja ning vajadusel tolli- või muude ametivõimude poolt nõutud formaalsuste täitmiseks kulunud aja möödumist.

4. Kui pagasi registreerimiskviitungit ei esitata, siis peab vedaja väljastama pagasi ainult sellele isikule, kes tõendab, et tal on selleks õigus; ebapiisava tõendamise korral võib vedaja nõuda tagatist.

5. Pagas tuleb väljastada registreerimisel fikseeritud sihtkohas.

6. Pagasi registreerimiskviitungi valdaja, kellele pagasit ei väljastata, võib nõuda, et pagasi registreerimiskviitungile märgitakse päev ja kellaaeg, mil ta nõudis väljastamist vastavalt lõikele 3.

7. Õigustatud isik võib keelduda pagasi vastuvõtmisest, kui vedaja ei täida tema nõudmist kontrollida tema juuresolekul registreeritud pagasit, et tuvastada tema poolt väidetud kahju.

8. Muus osas toimub pagasi väljastamine vastavalt sihtkohas kehtivatele eeskirjadele.

IV PEATÜKK

Sõidukid

Artikkel 23

Veotingimused

Üldiste veotingimuste erisätted sõidukite veo kohta määravad eelkõige kindlaks sõidukite veoks vastuvõtmise ja vormistamise, pealelaadimise ja veo, mahalaadimise ning väljastamise tingimused, samuti reisija kohustused.

Artikkel 24

Veodokument

1. Lepingulised kohustused sõidukite veol tuleb fikseerida veodokumendis, mis tuleb väljastada reisijale. Veodokument võib olla osa reisija sõidudokumendist.
2. Üldiste veotingimuste erisätted sõidukite veo kohta määravad kindlaks veodokumendi vormi ja sisu, samuti keele ja kirjamärgid, mida selle trükkimisel ja täitmisel tuleb kasutada. Artikli 7 lõike 5 kohaldatakse analoogselt.
3. Veodokumendile tuleb kindlasti kanda:
 - a) vedaja või vedajad;
 - b) teave selle kohta, et vedu allub isegi vastupidise kokkuleppe korral käesolevatele ühtsetele eeskirjadele; seda võib tähistada lühendiga CIV;
 - c) igasugune muu teave, mis on vajalik sõidukite veo lepinguliste kohustuste tõendamiseks ning mis võimaldab reisijal antud veolepingust tulenevaid õigusi maksma panna.
4. Reisija peab veodokumendi vastuvõtmisel veenduma, et see oleks väljastatud vastavalt tema poolt esitatud andmetele.

Artikkel 25

Kohaldatav õigus

Reserveerides käesoleva peatüki sätteid, kohaldatakse sõidukite suhtes III peatüki sätteid pagasiveo kohta.

IV JAOTIS

VEDAJA VASTUTUS

I PEATÜKK

Vastutus reisijate surma ja vigastuste korral

Artikkel 26

Vastutuse alus

1. Vedaja vastutab kahju eest, mille põhjustavad reisija surm, vigastused või muud tema füüsilise või vaimse tervise kahjustused raudtee majandamisega seotud õnnetuste tagajärjel, reisija viibimise ajal raudteevagunis või sinna sisenedes või sealt väljudes, sõltumata sellest, millist raudteeinfrastruktuuri kasutatakse.
2. Vedaja vabaneb sellest vastutusest, kui
 - a) õnnetuse põhjustasid asjaolud, mis ei olnud seotud raudtee majandamisega ja mida vedaja ei suutnud kõigi selles olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
 - b) õnnetus toimus reisija süü tõttu;
 - c) õnnetus oli tingitud kolmanda isiku tegevusest, mida vedaja ei suutnud kõigi selles olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida; teist ettevõtet, kes kasutab sama raudteeinfrastruktuuri, ei loeta kolmandaks isikuks; regressiõigus jääb puutumata.

3. Kui õnnetus oli tingitud kolmanda isiku tegevusest ja vedaja sellegipoolest ei vabane 2 punkti c alusel täielikult vastutusest, siis vastutab ta käesolevate ühtsete eeskirjade piirangutega täies ulatuses, ilma et see kahjustaks tema võimalikku regressiõigust kolmanda isiku suhtes.
4. Käesolevad ühtsed eeskirjad ei puuduta vedaja võimalikku vastutust juhtudel, mida pole märgitud lõikes 1.
5. Kui üheainsa veolepingu objektiks olevat vedu teostavad üksteisele järgnevad vedajad, siis vastutab reisija surma või vigastuse korral see vedaja, kes pidi vastavalt veolepingule osutama seda veoteenust, mille käigus õnnetus juhtus. Kui seda veoteenust ei osutanud vedaja, vaid asendusvedaja, siis vastutavad mõlemad solidaarselt vastavalt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.

Artikkel 27

Hüvitis surma korral

1. Reisija surma korral hõlmab hüvitis:
- a) reisija surma tagajärjel tekkinud vajalikke kulutusi, eelkõige kulutusi surnukeha transportimiseks ja matmiseks;
 - b) kui surm ei saabu otsekohe, siis artiklis 28 sätestatud hüvitist.
2. Kui reisija surma tõttu kaotasid ülalpidaja isikud, kelle suhtes tal seaduse järgi oli või tulevikus oleks tekkinud ülalpidamiskohustus, siis tuleb ka see kahju hüvitada. Nende isikute kahjutasunõuete suhtes, keda reisija pidas ülal ilma seadusest tuleneva kohustusest, kohaldatakse siseriiklikku õigust.

Artikkel 28

Hüvitis vigastuste korral

Reisija vigastuste või muude füüsilise või vaimse tervise kahjustuste korral hõlmab hüvitis:

- a) vajalikke kulutusi, eelkõige ravile ja põetamisele ning transpordile;
- b) varalise kahju hüvitamist seoses reisija töövõime täieliku või osalise kaotusega või tema kasvanud vajadustega.

Artikkel 29

Teiste isikukahjude hüvitamine

Siseriiklik õigus määrab kindlaks, kas ja millises ulatuses peab vedaja hüvitama teistsuguste isikukahjude korral, kui on sätestatud artiklites 27 ja 28.

Artikkel 30

Hüvitise vorm ja suurus surma ja vigastuste korral

1. Artikli 27 lõikes 2 ja artikli 28 punktis b ette nähtud hüvitis tuleb välja maksta ühekordse maksena. Kuid kui siseriiklik õigus lubab määrata pensioni ja vigastatud reisija või artikli 27 lõike 2 järgi nõude esitamiseks õigustatud isikud nõuavad pensioni maksmist, siis toimub hüvitamine sellisel kujul.
2. Vastavalt lõikele 1 makstava hüvitise suurus määratakse kindlaks siseriikliku õiguse alusel. Kuid käesolevate ühtsete eeskirjade kohaldamisel on iga reisija hüvitise piirmääraks 175 000 arvestusühikut ühekordse maksena või sellele summale vastav aastapension ka siis, kui siseriiklik õigus näeb ette madalama piirmäära.

Artikkel 31

Teised transpordivahendid

1. Kui lõikest 2 tulene teisiti, ei kohaldata sätteid vastutuse kohta reisija surma või vigastuste korral sellise kahju suhtes, mis on tekkinud veo käigus, mida vastavalt veolepingule ei viidud läbi raudteel.

2. Kuid kui raudteevaguneid veetakse parvlaevaga, siis tuleb sätteid vastutuse kohta reisija surma või vigastuse korral kohaldada artikli 26 lõikes 1 ja artikli 33 lõikes 1 nimetatud kahju suhtes, mida reisija sai raudtee majandamisega seotud õnnetuse tagajärjel viibides nendes vagunites, sisenedes sinna või sealt väljudes.
3. Kui raudteeliiklus on erakorraliste asjaolude tõttu ajutiselt katkenud ja reisijaid veetakse teise transpordivahendiga, siis vastutab vedaja vastavalt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.

II PEATÜKK

Vastutus sõiduplaanist mittekinnipidamisel

Artikkel 32

Vastutus rongi käigust ärajäämisel, hiline misel ja reisija hiline misel ümberistumisele

1. Vedaja vastutab reisijale tekitatud kahju eest, mis tuleneb sellest, et rongi käigust ärajäämise, hiline misel või reisija hiline misel tõttu ümberistumisele ei saa reisi samal päeval jätkata või et antud asjaoludel ei ole samal päeval jätkamine mõeldav. Reisijale hüvitatakse mõistlikud kulud, mis on seotud tema ööbimisega ja teda ootavate isikute informeerimisega.
2. Vedaja vabaneb vastutusest, kui rongi käigust ärajäämise, hiline misel või reisija ümberistumisele hiline misel tingis mõni järgnevatest põhjustest:
 - a) raudtee majandamisega mitte seotud asjaolud, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
 - b) reisija enda süü;
 - c) kolmanda isiku tegevus, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida; teist ettevõtet, kes kasutab sama raudteeinfrastruktuuri, ei loeta kolmandaks isikuks; regressiõigus jääb puutumata.
3. Siseriiklik õigus määrab kindlaks, kas ja millises ulatuses peab vedaja hüvitama teistsugused kahjud, kui on ette nähtud lõikes 1. Käesolev säte ei piira artikli 44 kohaldamist.

III PEATÜKK

Vastutus käsipakkide, loomade, pagasi ja sõidukite eest

1. jagu

Käsipakid ja loomad

Artikkel 33

Vastutus

1. Reisijate surma või vigastuse korral vastutab vedaja ka selle kahju eest, mis tekkis nende asjade täieliku või osalise kaotsimineku või kahjustamise tõttu, mis olid reisijal seljas või käsipakkidena kaasas; see kehtib ka reisijaga kaasas olnud loomade kohta. Artiklit 26 kohaldatakse vastavalt.
2. Muus osas vastutab vedaja nende asjade, käsipakkide või loomade, mille järelevalve on vastavalt artiklile 15 reisija kohuseks, täielikust või osalisest kaotsimineku või kahjustamisest tingitud kahjude eest ainult siis, kui selles on süüdi vedaja. Sellisel juhul ei kohaldata IV jaotise teisi artikleid, välja arvatud artikkel 51, ja VI jaotist.

Artikkel 34

Hüvitise piiramine asjade kaotsimineku ja kahjustamise korral

Kui vedaja vastutab artikli 33 lõike 1 alusel, siis ta peab maksma igale reisijale hüvitist, mille piirmääraks on 1400 arvestusühikut.

*Artikkel 35***Vastutuse välistamine**

Vedaja ei vastuta reisija ees kahju eest, mis tuleneb sellest, et reisija ei ole täitnud tolli- või muid ametivõimude poolt nõutud formaalsusi.

*2. jagu***Registreeritud pagas***Artikkel 36***Vastutuse alus**

1. Vedaja vastutab kahju eest, mis on tingitud registreeritud pagasi täielikust või osalisest kaotsiminekest või kahjustamisest ajavahemikus selle vastuvõtmisest kuni väljastamiseni, samuti selle pagasi hilinevad väljastamisest tingitud kahju eest.

2. Vedaja vabaneb sellest vastutusest, kui võrd kaotsimineku, kahjustuse või hilinevad väljastamise põhjuseks oli reisija enda süü, reisijapoolne korraldus, milles vedaja polnud süüdi, registreeritud pagasi erilised puudused või asjaolud, mida vedaja ei suutnud vältida ja mille tagajärge ta ei saanud ära hoida.

3. Vedaja vabaneb sellest vastutusest, kui võrd kaotsimineku või kahjustus on tingitud konkreetsest ohutegurist, mis on seotud ühe või mitme järgneva asjaoluga:

- a) pakendi puudumine või selle mittevastavus;
- b) pagasi spetsiifilised omadused;
- c) esemete andmine pagasisse, mille vedu on välistatud.

*Artikkel 37***Tõendamiskohustus**

1. Vedaja kohustus on tõendada, et kaotsimineku, kahjustuse või hilinevad väljastamise põhjuseks oli mõni artikli 36 lõikes 2 nimetatud asjaoludest.

2. Kui vedaja tuvastab, et kaotsimineku või kahjustus võis vastavalt antud juhtumi asjaoludele olla tingitud ühest või mitmest artikli 36 lõikes 3 nimetatud ohutegurist, siis eeldatakse, et nii see ka oli. Kuid õigustatud isikul on õigus tõendada, et kahju ei olnud tingitud nendest ohuteguritest või oli seda üksnes osaliselt.

*Artikkel 38***Üksteisele järgnevad vedajad**

Kui üheainsa veolepingu objektiks olevat veo vedu viivad läbi üksteisele järgnevad vedajad, siis iga vedaja, võttes üle pagasi koos pagasi registreerimiskviitungiga või sõiduki koos veodokumendiga, saab pagasi või sõiduki veo suhtes pagasi registreerimiskviitungi või veodokumendi kohaselt veolepingu pooleks ja võtab endale sellest tulenevad kohustused. Sellisel juhul vastutab iga vedaja veo eest kogu marsruudi ulatuses kuni väljastamiseni.

*Artikkel 39***Asendusvedaja**

1. Kui vedaja on usaldanud veo läbiviimise täielikult või osaliselt asendusvedajale, sõltumata sellest, kas tal oli selleks veolepingu alusel õigus või mitte, siis jääb vedaja vastutama kogu veo eest.

2. Kõik käesolevate ühtsete eeskirjade sätteid, mis reguleerivad vedaja vastutust, kehtivad ka asendusvedaja vastutuse kohta tema poolt läbiviidud vedude osas. Kui esitatakse nõue asendusvedaja töötajate või teiste isikute vastu, keda ta veo läbiviimisel kasutas, siis tuleb kohaldada artikleid 48 ja 52.

3. Igasugune erikokkulepe, mille alusel vedaja võtab endale kohustusi, mida tal käesolevate ühtsete eeskirjade alusel ei ole, või loobub õigustest, mida talle käesolevate ühtsete eeskirjade alusel tagatakse, puudutab asendusvedajat vaid juhul, kui ta on selleks oma selgesõnalise kirjaliku nõusoleku andnud. Sõltumata sellest, kas asendusvedaja on või ei ole sellise nõusoleku andnud, on sellisest erikokkuleppest tulenevad kohutused ja loobumisavaldused vedaja suhtes endiselt siduvad.
4. Nii vedaja kui ka asendusvedaja vastutavad solidaarselt, kui ja kuivõrd neil vastutada tuleb.
5. Hüvitise kogusumma, mille võib välja nõuda vedajalt, asendusvedajalt ning nende töötajatelt ja teistelt nende poolt veo läbiviimisel kasutatud isikutelt, ei ületa käesolevates ühtsetes eeskirjades sätestatud piirmäärasid.
6. Käesolev artikkel jätab puutumata vedaja ja asendusvedaja õigused esitada üksteisele regressinõudeid.

Artikkel 40

Kaotsimineku eeldamine

1. Õigustatud isik võib ilma täiendava tõendamiseta lugeda kaotsiläinuks pagasiühiku, mida ei ole talle väljastatud või tema käsutusse antud 14 päeva jooksul pärast seda, kui pagasi väljastamist nõuti vastavalt artikli 22 lõikele 3.
2. Kui kadunuks peetud pagasiühik leitakse üles aasta jooksul pärast väljastamise nõudmist, siis peab vedaja sellest teavitama õigustatud isikut, juhul kui tema aadress on teada või kui seda on võimalik kindlaks teha.
3. Õigustatud isik võib 30 päeva jooksul pärast lõikes 2 nimetatud teate saamist nõuda pagasiühiku väljastamist. Sellisel juhul peab ta tasuma kulud pagasiühiku veoks vormistamiskohast väljastamiskohta ja tagasi maksuma saadud hüvitise, millest vastaval juhul arvatakse maha hüvitises sisaldunud kulud. Kuid talle jääb õigus nõuda vastavalt artiklile 43 hüvitist hilinenud väljastamise eest.
4. Kui leitud pagasiühiku tagastamist ei nõuta lõikes 3 ette nähtud tähtaja jooksul või kui see leitakse rohkem kui aasta pärast väljastamise nõudmist, siis käsutab vedaja seda vastavalt pagasiühiku asukohas kehtivatele seadustele ja õigusaktidele.

Artikkel 41

Hüvitis kaotsimineku korral

1. Pagasi täieliku või osalise kaotsimineku korral peab vedaja igasuguseid teisi hüvitisi välistades maksuma:
 - a) tõendatud kahjusumma korral sellega võrduvat hüvitist, mis aga ei ületa 80 arvestusühikut brutomassi iga puuduva kilogrammi või 1200 arvestusühikut iga pagasiühiku eest;
 - b) tõendamata kahjusumma korral pauaalhüvitist, mis võrdub 20 arvestusühikuga brutomassi iga puuduva kilogrammi või 300 arvestusühikuga iga pagasiühiku eest.
- Üldistes veotingimustes määratakse kindlaks, kas hüvitist makstakse iga puuduva kilogrammi või pagasiühiku eest.
2. Lisaks peab vedaja tagastama pagasiveotasu ja muud kaotsiläinud pagasiühiku veoga seoses makstud summad ning juba tasutud tolli- ja aktsiisimaksud.

Artikkel 42

Hüvitis kahjustamise korral

1. Registreeritud pagasi kahjustamise korral peab vedaja igasuguseid teisi hüvitisi välistades maksuma hüvitist, mis vastab pagasi väärtuse vähenemisele.
2. Hüvitis ei ületa:
 - a) juhul kui kogu pagas on kahjustamise tõttu kasutamiskõlbmatuks muutunud, seda summat, mis tuleks maksta pagasi täieliku kaotsimineku korral;
 - b) juhul kui ainult osa pagasist on kahjustamise tõttu kasutamiskõlbmatuks muutunud, seda summat, mis tuleks maksta kasutamiskõlbmatuks muutunud osa kaotsimineku korral.

Artikkel 43

Hüvitis hilinevad väljastamise korral

1. Vedaja peab pagasi hilinevad väljastamise korral maksma iga väljastamisnõude esitamisele järgnenud 24-tunnise täisperioodi eest, kuid kokku mitte rohkem kui 14 ööpäeva eest:

- a) kahjusummaga võrduvat hüvitist, kuid mitte rohkem kui 0,80 arvestusühikut hilinevad väljastatud pagasi brutomassi kilogrammi kohta või 14 arvestusühikut pagasiühiku kohta, juhul kui õigustatud isik tõendab, et hilinevad tekitas kahju, kaasa arvatud kahjustusi;
- b) paušalhüvitist, mis võrdub 0,14 arvestusühikuga hilinevad väljastatud pagasi brutomassi kilogrammi kohta või 2,80 arvestusühikuga pagasiühiku kohta, juhul kui õigustatud isik ei suuda tõendada, et hilinevad oleks tekitanud kahju.

Üldistes veotingimustes määratakse kindlaks, kas hüvitist makstakse pagasi kilogrammi või pagasiühiku pealt.

2. Pagasi täieliku kaotamiseks korral ei maksta lisaks artiklis 41 sätestatud hüvitisele lõikes 1 sätestatud hüvitist.
3. Pagasi osalise kaotamiseks korral makstakse lõikes 1 sätestatud hüvitist allesjäänud osa eest.
4. Pagasi kahjustamise korral, mis ei olnud tingitud hilinevad väljastamisest, makstakse vastaval juhul lisaks artiklis 42 sätestatud hüvitisele ka lõikes 1 sätestatud hüvitist.
5. Mitte mingil juhul ei saa lõikes 1 sätestatud hüvitise ja artiklites 41 ning 42 sätestatud hüvitiste kogusumma olla suurem kui hüvitis pagasi täieliku kaotamiseks korral.

3. jagu

Sõidukid

Artikkel 44

Hüvitis hilinevad korral

1. Kui sõiduki pealelaadimine või väljastamine hilines vedaja süü tõttu ja kui õigustatud isik tõendab, et selle läbi tekitati talle kahju, siis peab vedaja maksma hüvitist, mille suurus ei ületa veotasu.
2. Kui õigustatud isik taganeb veolepingust, kuna pealelaadimine hilines vedaja süü tõttu, siis tagastatakse talle veotasu. Kui ta tõendab, et hilinevad tekitas talle kahju, siis võib ta lisaks nõuda hüvitist, mille suurus ei ületa veotasu.

Artikkel 45

Hüvitis kaotamiseks korral

Sõiduki täieliku või osalise kaotamiseks korral lähtutakse õigustatud isikule tõendatud kahju eest makstava hüvitise arvutamisel sõiduki harilikust väärtusest. Hüvitise piirmäär on 8000 arvestusühikut. Nii täis kui tühi järeldaagis loetakse omaette sõidukiks.

Artikkel 46

Vastutus teiste esemete eest

1. Sõidukis olnud esemete või auto külge kinnitatud veomahutites (näiteks pagasi- või suusaboksidid) asuvate esemete puhul vastutab vedaja ainult sellise kahju eest, mis oli tingitud tema süüst. Koguhüvitise piirmäär on 1400 arvestusühikut.
2. Autole väljastpoolt kinnitatud esemete, kaasa arvatud lõikes 1 nimetatud veomahutite eest vastutab vedaja ainult siis, kui tõendatakse, et kahju on tingitud vedaja toimingust või tegematajätmisest kas sihilikult kahju tekitamise eesmärgil või hooletusest, kuigi oli teada, et selline kahju võib ilmselt tekkida.

*Artikkel 47***Kohaldatav õigus**

Lisaks käesoleva jao sätetele kohaldatakse sõidukite suhtes 2. jao sätteid vastutusest pagasi eest.

*IV PEATÜKK***Üldsätted***Artikkel 48***Vastutuse piiramise õigusest ilmajäämine**

Käesolevates ühtsetes eeskirjades ettenähtud vastutuse piiranguid, samuti siseriikliku õiguse sätteid, mis piiravad hüvitist teatud summaga, ei kohaldata, kui tõendatakse, et kahju on tingitud vedaja tegevusest või tegevusetusest kas kavatselt kahju tekitamise eesmärgil või ettevaatamatusest, kuigi oli teada, et selline kahju võib ilmselt tekkida.

*Artikkel 49***Konverteerimine ja intresside maksmine**

1. Kui hüvitise arvutamisel tuleb välisvaluutas väljendatud summad konverteerida, siis tuleb seda teha hüvitise maksmise päeval ja kohas kehtiva vahetuskursi järgi.
2. Õigustatud isik võib hüvitisel nõuda viieprotsendilist aastaintressi alates reklamatsiooni esitamise päevast vastavalt artiklile 55 või kui reklamatsiooni ei ole esitatud, siis alates hagi esitamise päevast.
3. Hüvitistelt artiklite 27 ja 28 alusel arvutatakse intressi alles alates päevast, mil ilmnesid hüvitise suurust määravad asjaolud, juhul kui see päev on hilisem reklamatsiooni või hagi esitamise päevast.
4. Pagasi puhul võib intressi nõuda ainult siis, kui hüvitis ületab 16 arvestusühikut ühe pagasi registreerimiskviitungi kohta.
5. Kui õigustatud isik ei esita vedajale pagasi kohta esitatud reklamatsiooni lõplikuks läbivaatamiseks vajalikke tõendeid talle seatud kohase tähtaja jooksul, siis peatub intresside kulgemine selle tähtaja lõppemisest alates kuni nimestatud tõendite üleandmiseni.

*Artikkel 50***Vastutus tuumaõnnetuse korral**

Vedaja vabaneb talle käesolevate ühtsete eeskirjadega pandud vastutusest, kui kahju põhjuseks oli tuumaõnnetus ja kui vastavalt antud riigi seadusele ja teistele õigusaktidele, mis reguleerivad vastutust tuumaenergeetika valdkonnas, vastutab kahju eest tuumaseadme valdaja või temaga võrdsustatud isik.

*Artikkel 51***Isikud, kelle ees vedaja vastutab**

Vedaja vastutab oma töötajate ja teiste isikute eest, kelle teenuseid ta vedamisel kasutab, kuivõrd need töötajad ja teised isikud täidavad oma tööülesandeid. Veoks kasutatava raudteefrastruktuuri ettevõtjaid loetakse isikuteks, kelle teenuseid vedaja veo läbiviimisel kasutab.

*Artikkel 52***Muud nõuded**

1. Kõigil juhtudel, kui kohaldatakse käesolevaid ühtseid eeskirju, võib mis tahes õiguslikul alusel esitada vedaja vastu kahju hüvitamise nõuet ainult käesolevate ühtsete eeskirjade eeldustel ja piirangutega.
2. Sama kehtib nõuete kohta töötajate ja teiste isikute vastu, kelle eest vastutab vedaja artikli 51 alusel.

V JAOTIS

REISIJA VASTUTUS*Artikkel 53***Erilised vastutuse alused**

Reisija vastutab vedaja ees igasuguse kahju eest,

- a) mis on tingitud oma kohustuste mittetäitmisest, mis tal on vastavalt
 - 1. artiklitele 10, 14 ja 20,
 - 2. üldiste veotingimuste erisätetele sõidukite veo kohta või
 - 3. määrusele ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo kohta (RID) või
- b) mille põhjustasid temaga kaasasolevad esemed või loomad,

juhul kui ta ei suuda tõendada, et kahju on tingitud asjaoludest, mida ta vaatamata abinõude rakendamisele, mida nõutakse kohusetundlikult reisijalt, ei suutnud vältida ja mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida. See säte ei puuduta vedaja vastutust artikli 26 ja artikli 33 lõike 1 alusel.

VI JAOTIS

NÕUETE ESITAMINE*Artikkel 54***Osalise kaotsimineku või kahjustamise tuvastamine**

- 1. Kui vedaja avastab või eeldab või kui õigustatud isik väidab, et vedaja hoole alla antud ese (pagas, sõiduk) on osaliselt kaotsi läinud või kahjustatud, siis peab vedaja viivitamatult ja võimaluse korral õigustatud isiku juuresolekul vastavalt kahju olemusele fikseerima aktis selle eseme seisundi ja niivõrd kui võimalik, kahju ulatuse, põhjuse ja tekkimise aja.
- 2. Õigustatud isikule tuleb väljastada tasuta selle akti koopia.
- 3. Kui õigustatud isik ei ole aktis fikseerituga nõus, siis võib ta nõuda, et pagasi või sõiduki seisundi ning kahju põhjuse ja kahjusumma tuvastaks ekspert, kelle nimetavad veolepingu osapooled või kohus. Menetlus viiakse läbi selle riigi seaduste ja teiste õigusaktide alusel, kus tuvastamine toimub.

*Artikkel 55***Reklamatsioonid**

- 1. Reklamatsioonid, mis puudutavad vedaja vastutust reisija surma või vigastuse korral, tuleb kirjalikult esitada sellele vedajale, kelle vastu saab nõuet kohtusse esitada. Sellise veo kohta, mis oli üheainsa lepingu objektiks ja mida viisid läbi üksteisele järgnevad vedajad, võib reklamatsiooni esitada ka esimesele või viimasele vedajale, samuti vedajale, kellel reisija elukoha või alalise elukoha riigis on ettevõtte keskus, filiaal või esindus, mille kaudu veoleping sõlmiti.
- 2. Teised veolepinguga seotud reklamatsioonid tuleb kirjalikult esitada artikli 56 lõikes 2 ja lõikes 3 nimetatud vedajale.
- 3. Tõendusmaterjalid, mida õigustatud isik peab vajalikuks reklamatsioonile lisada, tuleb esitada originaalis või koopiatena, mis vedaja nõudmisel peavad olema nõuetekohaselt tõendatud. Reklamatsiooni lahendamise käigus võib vedaja nõuda sõidudokumendi, pagasi registreerimiskviitungi ja veodokumendi loovutamist.

*Artikkel 56***Vedajad, kelle vastu võib nõudeid kohtusse esitada**

- 1. Kahjutasunõudeid, mis tulenevad vedaja vastutusest reisija surma või vigastuse korral, võib kohtusse esitada ainult sellise vedaja vastu, kes on vastutav artikli 26 5 alusel.
- 2. Teisi veolepingust tulenevaid reisijate nõudeid võib, arvestades sealjuures lõikest 4 tulenevat, esitada ainult esimese, viimase või selle vedaja vastu, kes viis läbi veo selle osa, mille käigus ilmnas nõude põhjuseks olev asjaolu.

3. Kui veo korral, mida teostavad üksteisele järgnevad vedajad, on väljastamiseks kohustatud vedaja märgitud tema nõusolekul pagasi registreerimiskviitungile või veodokumendile, siis võib nõudeid 2 alusel esitada kohtusse tema vastu ka juhul, kui ta ei ole pagasit või sõidukit vastu võtnud.
4. Nõudeid reisijaveolepingu alusel makstud summade hüvitamiseks võib kohtusse esitada vedaja vastu, kes selle summa sisse nõudis või vedaja vastu, kelle kasuks see summa sisse nõuti.
5. Vastuhagi või vaide korras võib nõudeid esitada lisaks lõigetes 2 ja 4 nimetatutele ka teiste vedajate vastu, kui hagi põhineb samal veolepingul.
6. Niivõrd kui käesolevaid ühtseid eeskirju kohaldatakse asendusvedaja suhtes, võib ka tema vastu esitada nõudeid kohtusse.
7. Kui hagejal on valida mitme vedaja vahel, siis tema valikuõigus lõpeb, niipea kui neist ühe vastu on hagi esitatud; see kehtib ka siis, kui hagejal on valida ühe või mitme vedaja ja asendusevedaja vahel.

Artikkel 58

Nõudeõiguse lõppemine reisija surma või vigastuse korral

1. Õigustatud isiku igasugune nõudeõigus seoses vedaja vastutusega reisija surma või vigastuse korral on lõppenud, kui ta hiljemalt 12 kuu möödumisel sellest, kui ta sai teada kahju tekkimisest, ei teata reisijaga toimunud õnnetusest ühele vedajatest, kellele vastavalt artikli 55 lõikele 1 võib esitada reklamatsiooni. Kui õigustatud isik teatab vedajale õnnetusest suuliselt, siis peab vedaja talle väljastama kinnituse suulise teate saamise kohta.
2. Kuid nõudeõigus ei lõpe, kui
 - a) õigustatud isik on lõikes 1 sätestatud tähtaja jooksul esitanud reklamatsiooni ühele artikli 55 lõikes 1 nimetatud vedajatest;
 - b) vastutav vedaja on lõikes 1 sätestatud aja jooksul saanud reisijaga toimunud õnnetusest teada mingil muul moel;
 - c) õnnetusest ei teatatud või seda tehti hiline misega asjaolude tõttu, milles õigustatud isikut ei saa süüdistada;
 - d) õigustatud isik tõendab, et õnnetus toimus vedaja süül.

Artikkel 59

Nõudeõiguse lõppemine pagasiveo korral

1. Kui õigustatud isik võtab pagasi vastu, on lõppenud igasugune veolepingust tulenev nõudeõigus vedaja vastu pagasi osalise kaotsimineku, kahjustamise või hiline n u d väljastamise korral.
2. Kuid nõudeõigus ei lõpe:
 - a) osalise kaotsimineku või kahjustuse korral, kui
 1. õigustatud isik tuvastas kaotsimineku või kahjustuse vastavalt artiklile 54 enne pagasi vastuvõtmist;
 2. tuvastamine, mis oleks pidanud toimuma vastavalt artiklile 54, jäi ära üksnes vedaja süü tõttu;
 - b) välisel vaatlusel mittemärgatava kahju korral, mille õigustatud isik tuvastas alles pärast pagasi vastuvõtmist, kui ta
 1. nõuab tuvastamist vastavalt artiklile 54 otsekohe pärast kahju avastamist ja hiljemalt kolme päeva möödumisel pärast pagasi vastuvõtmist ja
 2. lisaks tõendab, et kahju tekkis vedaja poolt pagasi vastuvõtmise ja väljastamise vahel;
 - c) hiline n u d väljastamise korral, kui õigustatud isik esitab 21 päeva jooksul nõude mõne artikli 56 lõikes 3 nimetatud vedaja vastu;
 - d) kui õigustatud isik tõendab, et kahju on tingitud vedaja süüst.

Artikkel 60

Aegumine

1. Kahjutasunõuded, mis tulenevad vedaja vastutusest reisija surma ja vigastuste korral, aeguvad:
 - a) reisijate nõuded kolme aasta jooksul, arvates esimesest õnnetusele järgnevast päevast;
 - b) teiste õigustatud isikute nõuded kolme aasta jooksul, arvates reisija surmale järgnenud esimesest päevast, hiljemalt aga viie aasta jooksul, arvates esimesest õnnetusele järgnenud päevast.
2. Teised veolepingust tulenevad nõuded aeguvad ühe aastaga. Kuid aegumistähtaeg on kaks aastat selliste nõuete puhul, kus kahju oli tingitud vedaja tegevusest või tegevusetusest kas kavatselt kahju tekitamise eesmärgil või ettevaatamatusel, kuigi oli teada, et selline kahju võib ilmselt tekkida.
3. Aegumistähtaeg vastavalt lõikele 2 hakkab kulgema nõuete korral:
 - a) täieliku kaotsimineku hüvitamiseks 14. päevast pärast artikli 22 lõikes 3 sätestatud tähtaja lõppemist;
 - b) osalise kaotsimineku, kahjustuse või hilinevad väljastamise hüvitamiseks väljastamise päevast;
 - c) kõigil teistel reisijate veoga seotud juhtumitel sõidudokumendi kehtivuse lõppemise päevast.Aegumistähtaja algusena näidatud päev ei ole mingil juhul tähtaja sisse arvatud.
4. [...]
5. [...]
6. Muus osas kehtib aegumistähtaja peatumise ja katkemise suhtes siseriiklik õigus.

VII JAOTIS

SUHTED VEDAJATE VAHEL

Artikkel 61

Veotasu jaotamine

1. Iga vedaja, kes nõudis sisse veotasu või oleks pidanud seda tegema, peab teistele osalevatele vedajatele maksma neile kuuluva osa veotasust. Makseviis määratakse kindlaks vedajatevaheliste kokkulepetega.
2. Artikli 6 lõiget 3, artikli 16 lõiget 3 ja artiklit 25 kohaldatakse ka üksteisele järgnevate vedajate vaheliste suhete suhtes.

Artikkel 62

Regressiõigus

1. Vedajal, kes käesolevate ühtsete eeskirjade kohaselt maksis hüvitist, on teiste veos osalenud vedajate vastu regressiõigus vastavalt järgnevatele sätetele:
 - a) vedaja, kes põhjustas kahju, vastutab selle eest täielikult;
 - b) kui kahju põhjustasid mitu vedajat, siis vastutab igaüks enda põhjustatud kahju eest; kui selline eristamine ei ole võimalik, siis jaotatakse hüvitussumma vedajate vahel vastavalt punktile c;
 - c) kui ei ole võimalik tõendada, milline vedajatest kahju põhjustas, siis jaotatakse hüvitussumma kõigi vedajate vahel, välja arvatud need, kes tõendavad, et nemad kahju ei põhjustanud; jaotamine toimub proportsionaalselt vedajatele kuuluva osaga veotasust.
2. Kui mõni neist vedajatest on maksejõuetu, siis jagatakse tema osaks langenud, kuid maksmata summa kõigi teiste veos osalenud vedajate vahel proportsionaalselt neile kuuluva osaga veotasust.

*Artikkel 63***Regressimenetlus**

1. Vedaja, kelle vastu artikli 62 kohaselt on esitatud regressinõue, ei saa vaidlustada regressinõude esitanud vedaja poolt sooritatud makse õiguspärasust, kui hüvitis oli kohtuotsusega kindlaks määratud pärast seda, kui esimesena nimetatud vedajale oli edastatud nõuetekohane teade hagi sisseandmise kohta ja antud talle seega võimalus protsessis osalemiseks. Põhihagi menetlev kohus määrab kindlaks tähtajad kolmanda isiku teavitamiseks ja tema protsessi kaasamiseks.
2. Regressihagi esitav vedaja peab ühe ja sama hagiga kohtusse kaebama kõik vedajad, kellega ta ei ole jõudnud kohtuvälisele kokkuleppele, vastasel korral lõpeb regressiõigus nende vedajate suhtes, keda ta ei ole kohtusse kaevanud.
3. Kohus peab ühes ja samas otsuses lahendama kõik kohtule esitatud regressihagid.
4. Vedaja, kes soovib oma regressiõigust kohtulikult maksma panna, võib esitada nõude selle riigi pädevasse kohtusse, kus ühel osalenud vedajatest on ettevõtte keskus või filiaal või esindus, kelle kaudu veoleping sõlmiti.
5. Kui hagi tuleb esitada mitme vedaja vastu, siis võib hagev vedaja valida pädevate kohtute vahel vastavalt lõikele 4.
6. Regressihagi ei tohi menetleda koos hüvitushagiga, mille on esitanud isik, kellel on selleks õigus veolepingu alusel.

*Artikkel 64***Kokkulepped regressinõuete suhtes**

Vedajatel on vaba voli sõlmida omavahel kokkuleppeid, mis kalduvad kõrvale artiklitest 61 ja 62.

*II LISA***RAUDTEE-ETTEVÕTJATE JA/VÕI PILETIMÜÜJATE POOLT ANTAV MIINIMUMTEAVE**

I osa: Enne reisi antav teave

Veolepingule kohaldatavad üldtingimused

Kiireima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused

Odavaima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused

Liikumispuudega isikute seadmetele juurdepääs, juurdepääsu tingimused ja kättesaadavus rongis

Juurdepääs ja juurdepääsu tingimused jalgratastega reisijatele

Vabad kohad suitsetajate ja mitesuitsetajate vagunis, esimeses ja teises klassis, samuti platskaardi- ja magamisvagunitest

Igasugune tegevus, mis võib teenuse katkestada või selle kestust pikendada

Teenuste kättesaadavus rongis

Kadumäläinud pagasi nõuet puudutavad menetlused

Kaebuste esitamise kord.

II osa: Teave reisi ajal

Rongis pakutavad teenused

Järgmine peatus

Hilinemised

Olulisemad ühendusreisid

Ohutus- ja turvanõuded

*III LISA***TEENUSE KVALITEEDISTANDARDITE MIINIMUMNÕUDED**

Teave ja piletid;

Rahvusvaheliste veoteenuste täpsus ja veoteenuste katkemist puudutavad üldpõhimõtted

Rahvusvaheliste veoteenuste tühistamine

Veeremi ja raudteejaamade puhtus (õhu kvaliteet vagunitest, sanitaarsõlmede puhtus jne)

Kliendi rahulolu-uuring

Kaebustega tegelemine, tagasimaksed ja hüvitised, kui kvaliteedistandardeid ei täideta

Liikumispuudega isikutele antav abi.

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas 3. märtsil 2004. aastal ettepaneku määruse kohta, mis käsitleb rahvusvaheliste rongireisijate õigusi ja kohustusi, mis on üks kolmanda raudteepaketi neljast ettepanekust ⁽¹⁾.

Euroopa Parlament võttis 28. septembril 2005. aastal toimunud esimesel lugemisel vastu oma arvamuse.

Nõukogu võttis 24. juulil 2006 vastu oma ühise seisukoha asutamislepingu artikli 251 kohaselt.

Töö käigus arvestas nõukogu Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ⁽²⁾ ning Regioonide Komitee ⁽³⁾ arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldülevaade

Rahvusvaheliste rongireisijate õigusi ja kohustusi käsitleva määruse üle peetavate läbirääkimiste aluseks olid Euroopa Komisjoni kaks väljaannet, nimelt komisjoni valge raamat "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks" ⁽⁴⁾ ning komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile "Euroopa integreeritud transpordipiirkonna suunas" ⁽⁵⁾. Nimetatud väljaannetes rõhutab komisjon vajadust keskenduda taas Euroopa transpordipoliitikas transpordisüsteemi kasutajatele ning kaotada vajakajäämised rahvusvaheliste rongireisijate teeninduse tasandil. Määruse ettepanek on samuti vastuseks Euroopa kodanikelt komisjonile saadetud kaebustele raudteettevõtjate poolt rahvusvahelistele rongireisijatele osutatud ebakvaliteetsete teenuste kohta.

Nõukogu ühises seisukohas kehtestatakse seetõttu eeskirjad, milles käsitletakse järgmisi küsimusi:

- raudtee-ettevõtjate poolt antav teave, veolepingute sõlmimine, piletite väljastamine ning raudteeveo arvutipõhise teabe- ja broneerimissüsteemi rakendamine;
- raudtee-ettevõtjate vastutus ning nende kindlustuskohustused reisijate ja nende pagasi suhtes;
- raudtee-ettevõtjate miinimumkohustused reisijate suhtes reisi hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise korral;
- rongis reisivate liikumispuudega isikute kaitse ja abistamine;
- rahvusvaheliste veoteenuste kvaliteedistandardite määratlemine ja järelevalve, reisijate ohutusega seotud riskide ohjamine ja kaebuste käsitlemine;
- täitmise tagamise üldeeskirjad.

2. Olulisimad poliitilised küsimused

- i) Kokkuvõtte rahvusvahelise raudteevõrgu konventsiooniga (COTIF)/reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsete eeskirjadega (CIV)

Mõned meetmed, mille komisjon oma ettepanekus esitas, olid ajendatud COTIFI (rahvusvahelise raudteevõrgu konventsiooni) sätetest ning selle lisast CIV (reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad).

⁽¹⁾ Ülejäänud 3 seadusandlikku ettepanekut käsitlevad järgmisi õigusakte:

- direktiiv, millega muudetakse direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (dok 7147/04 TRANS 107 CODEC 335);
- direktiiv ühenduse raudteevõrgus töötavate veduri- ja rongijuhtide sertifitseerimise kohta (dok 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).
- määrus raudtee kaubaveoteenuste kvaliteedinõuete kohta (7150/04 TRANS 110 CODEC 338);

⁽²⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 8.

⁽³⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽⁴⁾ Dokument 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ KOM (2002) 18, 23.1.2002.

Ühenduse õigusaktide ja rahvusvahelise lepingu vahel ühtsuse tagamiseks otsustas nõukogu oma 21. aprillil 2005. aastal toimunud istungil inkorporeerida teatavad COTiFi/CiVi sätted uude teksti. Seda tehti sissejuhatavate artiklite (4, 10 ja 13) abil, milles viidatakse määruse I lisas sisalduvatele COTiFi/CiVi väljavõtetele. Kõnealused sätted võimaldavad tagada kokkusobivuse COTiFi/CiViga ning vältida seaduse kehtestamise vajadust küsimustes, mis on juba COTiFi/CiViga hõlmatud (transpordilepingute eeskirjad, raudtee-ettevõtjate vastutus reisijate ja nende pagasi eest, reisi hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest).

Euroopa Parlament järgis sama lähenemisviisi oma esimese lugemise arvamuses, võttes vastu muudatusettepanekud, milles kas täielikult või osaliselt kutsutakse kohaldama asjaomaseid COTiFi/CiVi sätteid (muudatusettepanekud 138/rev + 32, 50, 80, 81, 83 ja 108). Euroopa Parlament soovitas samuti komisjoni esialgsest tekstist välja jätta seeria sätteid, mis ei ole CiViga kooskõlas (nt muudatusettepanekud 34, 35, 52, 53, 54 ja 108).

ii) Reguleerimisala

Nõukogu ühine seisukoht hõlmab ühenduse piires toimuvaid siseriiklikke ja rahvusvahelisi veoteenuseid, mida osutab üks või mitu raudtee-ettevõtjat.

a) Piirangud: siseriiklikud teenused

Nõukogu otsustas reguleerimisala piirata hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise (IV peatükk) ning teenuste kvaliteedistandardite (VI peatükk, artikkel 25) osas. Ülemäärase finantskoormuse vältimiseks kohaldatakse järgmisi sätteid vaid rahvusvahelistele vedudele rahvusvahelise teenuse osutamisel ning neid ei kohaldata siseriiklike teenuste osutamisele:

- (rahvusvahelise reisi osade puhul) kohustused, mis puudutavad tagasimakseid ja marsruudi muutmist, piletihinna hüvitamist ning abi saabumise või väljumise hilinemise korral;
- kõik kohustused, mis puudutavad teenuse kvaliteedi süsteemide loomist, kontrollimist ja aruandlust nende kohta ning selliste süsteemide haldamist.

b) Piirangud: ajutised erandid

Nõukogu otsustas samuti piirata oma ühise seisukoha reguleerimisala sätete osas, milles käsitletakse liikmesriikidele antud võimalust teha ajutisi erandeid teatavate piirkondlike piiriüleste teenuste ja rahvusvaheliste teenuste osutamisel, kui oluline osa teenusest osutatakse väljaspool ühendust. Liikmesriigid, kes niisuguseid sätteid kohaldavad, peavad sellest teavitama komisjoni, kes seejärel määrab kindlaks, kas erandi tegemine on vastavuses määruse eelnõu sätetega.

Nõukogu, sätestades võimaluse selliste erandite tegemiseks, kavatses niisugustes eriolukordades jätta nimetatud küsimused liikmeriikide lahendada ning vältida sellega täiendavaid finantskohustusi teenuse osutajatele.

c) Reguleerimisala laiendamine: liikumispuudega isikud

Kõnealuse määruse eelnõu üks peamisi eesmärke on teha raudteel reisimine enam kättesaadavaks liikumispuudega isikutele. Seetõttu otsustas nõukogu minna kaugemale komisjoni ettepanekus kavandatust ning lisada sätted liikumispuudega isikute kohta, mida kohaldatakse rahvusvaheliste veoteenuste abil toimuvatele siseriiklikele reisidele.

Euroopa Parlament otsustas oma esimesel lugemisel vastu võetud arvamuses minna teist teed ning teha kõnealuse määruse eelnõu sätted kohaldatavaks kõigi rongireisijate suhtes (muudatusettepanek 11 et al). Nõukogu on seisukohal, et niisugune lähenemisviis on ennatlik, ning eelistab oma ühist seisukohta täiendusena turule juurdepääsu direktiivile, millega menetletakse vaid rahvusvahelise rongireisijate turu avamist.

iii) *Raudteeveo arvutipõhine teabe- ja broneerimissüsteem (CIRSRT)*

Kõnealuse määruse eelnõu kohase teabe andmiseks ja piletite väljastamiseks otsustas nõukogu kasutusele võtta kohustuse raudtee-ettevõtjatele ja piletimüüjatele kasutada raudteeveo arvutipõhist teabe- ja broneerimissüsteemi (CIRSRT). Niisuguse süsteemi loomise kord on sätestatud nõukogu ühise seisukoha artikli 9 lõigetes 2, 3 ja 4 ning tuginevad direktiivi 2001/16/EÜ⁽¹⁾ tehnilistele koostalitlusnõuetele (II peatükk ja II lisa punkt 2.5). Kõnealuse süsteemi loomisega eemaldus nõukogu komisjoni ettepanekust, milles juurdepääs reisiinfole põhineb süsteemi tarnija kontseptsioonil. Nõukogu pidas niisuguste vahendajate kaasamist ebavajalikuks ning otsustas asjaomaseid sätteid seetõttu kohaldada otseselt raudtee-ettevõtjatele ja piletimüüjatele.

iv) *Hilinemine, ühendusreisist mahajäämine ja reisi tühistamine*

Nagu märgitud, otsustas nõukogu viia sätteid, milles käsitletakse raudtee-ettevõtjate vastutust hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamisel, vastavusse COTIFI/CIVI asjaomaste sätetega. Lisaks sellele otsustas nõukogu lisada erisätted, mis käsitlevad tagasimakseid ja marsruudi muutmist, piletihinna hüvitamist ning kohustust osutada reisijatele abi saabumise või väljumise hilinemise korral. Piletihinna hüvitamise osas on nõukogu ühine seisukoht enam kooskõlas Euroopa Parlamendi seisukohaga (muudatusettepanek 61) ning selles nähakse ette komisjoni ettepanekus sätestatud lihtsam ja läbipaistvam skeem. Vastuvõetud sätte kohaselt määratakse kindlaks hilinemisaja pikkus, mille põhjal otsustatakse hüvitise suurus. Lisaks sellele muutis nõukogu paindlikumaks hüvitise maksmise vormi (maksekviitungid ja/või muud teenused või sularaha), millega samuti järgitakse Euroopa Parlamendi soovitusi (muudatusettepanek 124).

v) *Liikumispuudega isikuid käsitlevad erisätted*

Raudteel reisimise hõlbustamiseks kehtestatakse nõukogu ühises seisukohas erisätted, milles käsitletakse õigust transpordile, abi osutamise kohustust raudteejaamades ning rongis ning niisuguse abi andmise tingimusi, liikumisvahenditega seotud hüvitist ning liikumispuudega isikute teavitamist. Sellega püüab nõukogu tagada asjaomastele reisijatele võrdse juurdepääsu raudteel reisimisele lisakulutusteta. Nõukogu on kindel, et nimetatud sätetega aidatakse tagada liikumispuudega isikutele samasugused reisimise võimalused kui muudele kodanikele.

3. Muud küsimused

i) *Ohutus, kaebused ja teenuse kvaliteet*

Reisijate turvalisus on viimasel ajal saanud transpordivaldkonna aluspõhimõtteks. Seetõttu sisaldab nõukogu ühine seisukoht sätteid, mis kohustavad sidusrühmi võtma kooskõlastatult ametiasutustega asjakohaseid meetmeid reisijate turvalisuse tagamiseks raudteejaamades ja rongides ning riskide maandamiseks. Nende kohustuste laiendamisega jaamaülematele järgis nõukogu Euroopa Parlamendi soovitusi (muudatusettepanek 100).

Nõukogu vastu võetud ühine seisukoht kohustab samuti raudtee-ettevõtjaid koostöös piletimüüjatega kehtestama käesoleva määruse eelnõuga hõlmatud õigusi ja kohustusi käsitlevate kaebuste lahendamise mehhanismi. Lisaks sellele peavad raudtee-ettevõtjad avaldama iga-aastase aruande, milles on loetletud saabunud kaebused ning nende käsitlemine.

Teeninduse kvaliteedi osas sisaldab ühine seisukoht sätteid, mis kohustavad raudtee-ettevõtjaid määrama kindlaks kvaliteedistandardid ning rakendama süsteemi teenuse kvaliteedi säilitamiseks. Määruse eelnõu III lisa sisaldab miinimumloendi punktidest, mida nimetatud standardid peavad hõlmama. Raudtee-ettevõtjad on samuti kohustatud iga aastal avaldama aruande oma teenuse kvaliteedi kohta.

⁽¹⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

Nimetatud meetmete sätestamisel on nõukogu eesmärgiks tarbijakaitse edendamine rahvusvaheliste raudteevedude valdkonnas ning kõrgemate teenuse kvaliteedistandardite kehtestamine raudtee-ettevõtjatele.

ii) *Täitmine*

Nõukogu vastu võetud ühises seisukohas sätestatakse samuti liikmesriikidele kohustus määrata organ (või organid), kes vastutavad kõnealuse määruse eelnõu täitmise eest. Lisaks sellele kohustatakse ühises seisukohas nimetatud täitevorganeid koostööd tegema ning teavet vahetama eesmärgiga edendada otsustuspõhimõtete ühtlustamist kõigis liikmesriikides.

III. **JÄRELDUSED**

Nõukogu on oma ühise seisukoha kehtestamisel võtnud täiel määral arvesse komisjoni ettepanekut ja Euroopa Parlamendi esimese lugemise arvamust. Euroopa Parlamendi muudatusettepanekute osas on nõukogu arvamisel, et nõukogu ühises seisukohas on kas põhimõtteliselt, osaliselt või täielikult hõlmatud arvukalt Euroopa Parlamendi muudatusettepanekuid. Otsus vältida "kahekordset seadustamist" ning sellega teatavate COTiFi/CiVi sätete integreerimist rõhutab selgelt kahe seadusandja vahelist vastastikust mõistmist.

Põhilise erimeelsuse, s.t kõnealuse määruse eelnõu reguleerimisalasse siseriiklike rongireisijate veo sätete lisamise osas on nõukogu arvamisel, et nõukogu lähenemisviis on tasakaalustatud ning asjakohane.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) NR 20/2006,

24. juuli 2006,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2006/.../EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta

(2006/C 289 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁴⁾ koostati eesmärgiga hõlbustada ühenduse raudteede kohandamist ühisturu vajadustega ja suurendada nende tõhusust.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta ⁽⁵⁾ käsitleb põhimõtteid ja menetlusi, mida kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele ja sissenõudmisele ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisele.
- (3) Komisjon teatas oma valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks" kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist ettepanekuga avada rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turg.
- (4) Käesoleva direktiivi eesmärk on turu avamine raudtee rahvusvahelistele reisijateveo teenustele ühenduse siseselt

ning see ei peaks seetõttu puudutama liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelist teenust. Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik jätta käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja ühendust läbivad teenused.

- (5) Rahvusvahelised raudteeveoteenused pakuvad praegu väga vastandlikku pilti. Pikamaasõidu veoteenused (näiteks öörongid) on raskustes ning paljusid neist on raudtee-ettevõtjad kahjude piiramiseks viimasel ajal käigust maha võtnud. Teisest küljest on rahvusvaheliste kiirühenduste turuosa liikluses märgatavalt kasvanud ning see areng jätkub jõudsalt, kui üleeuroopalised kiirvõrgud kahekordistuvad ja liidetakse omavahel 2010. aastaks. Siiski on mõlemal juhul tugev konkurentsisurve odavate lennuliinide poolt. Seetõttu on oluline ergutada uusi algatusi soodustades raudtee-ettevõtjate vahelist konkurentsi.

- (6) Rahvusvahelise reisijateveo teenuste turu avamine on võimalik üksnes siis, kui sätestatakse üksikasjalikult infrastruktuuri kasutusõigus, koostalitlusvõimes saavutatakse olulisi edusamme ja raudteeohutusele luuakse range raamistik nii siseriiklikul kui Euroopa tasandil. Kõik nimetatud tegurid on nüüd paigas pärast järgmiste direktiivide ülevõtmist: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, ⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, ⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ, ⁽⁸⁾ direktiiv 2001/14/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta. ⁽⁹⁾ Uue reguleeriva raamistiku jaoks on vaja turu rahvusvahelisteks reisijateveo teenusteks avamise kavandatud tähtajaks kehtestatud ja konsolideeritud tegevuse toetust. Selleks kulub teatud aeg. Turu avamiseks kavandatav tähtaeg peaks seetõttu olema 1. jaanuar 2010.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 56.

⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta aramus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu ... ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164). Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 58.

⁽⁵⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44). Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 16.

⁽⁶⁾ ELT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164. Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 58.

⁽⁸⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽⁹⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44. Parandatud versioon ELT L 220, 21.6.2004, lk 16.

- (7) Vahepeatusteta raudteeveoteenuste arv on väga piiratud. Vahepeatustega reisi puhul on oluline kogu marsruudi vältel lubada uutel turule sisenejatel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse realistlik võimalus olla majanduslikult elujõuline ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtetega, kellel on õigus kogu marsruudi vältel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna. Selline õigus ei tohiks piirata konkurentsipoliitikat käsitlevaid ühenduse ja siseriiklikke õigusnorme.
- (8) Uut vahepeatustega avatud rahvusvaheliste veoteenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada siseriikliku reisirajateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Selle põhjal peaks nende kasutuselevõtmine puudutama veoteenuseid, mille põhiliseks eesmärgiks on reisirajatevedu rahvusvahelisel reisirajal. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veoteenuse peamine eesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu siseriikliku või rahvusvahelise reisirajateveo käibe osatähtsus ja maht ning veoteenuse pikkus. Selle otsuse peaks huvitatud poole taotlusel tegema vastav siseriiklik reguleeriv organ.
- (9) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta⁽¹⁾ lubab liikmesriikidel ja kohalikel võimudel kindlaks määrata avaliku teenindamise lepingute töövõtja. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seepärast on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisirajateveo teenuste konkurentidele avamise põhimõttega.
- (10) Rahvusvaheliste reisirajateveo teenuste konkurentidele avamine, mis sisaldab õigust võtta reisijaid rongile igas rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevas jaamas ning lasta neil teises jaamas maha minna, sealhulgas samas liikmesriigis asuvates jaamades, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate reisirajateveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata turule juurdepääsuõigust, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ objektiivse majandusanalüüsi alusel ja avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva asutuse taotlusel.
- (11) Mõned liikmesriigid on juba võtnud meetmeid raudteel osutatavate reisirajateveo teenuste turu avamiseks läbiipaistva ja avatud pakkumismenetluse kaudu mõnede selliste teenuste osutamiseks. Nad ei peaks turgu rahvusvahelistele reisirajateveo teenustele täielikult avama, kuna selline konkurents teatud raudteede kasutamise õiguse eest tõestab piisavalt nende teenuste osutamise turuväärtust.
- (12) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisirajateveo nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügi korraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Sellist hinnangut ja asjakohase reguleeriva organi otsust austades võivad liikmesriigid anda taotle-tava rahvusvahelise reisirajateveo teenuse kasutusõiguse või selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas kehtestades uue rahvusvahelise reisirajateveo teenuse ettevõtjale kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas ühenduse õigusaktide ja võrdsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.
- (13) Selleks et tagada avaliku teenindamise kohustuste rahastamine, on asjakohane lubada liikmesriikidel maksustada reisirajateveo teenused oma territooriumil vastavalt ühenduse õigusele.
- (14) Reguleeriv organ peab toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asjaomase avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisel. Tuleks tagada tema funktsionaalne sõltumatus, eelkõige juhul, kui ta on korralduslikel või õiguslikel eesmärkidel tihedalt seotud asjaomase pädeva asutusega, kes on kaasatud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisse. Reguleeriva organi pädevust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvusvahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.
- (15) Käesolev direktiiv on raudteeturu avamise uueks etapiks. Mõned liikmesriigid on enda territooriumil rahvusvaheliste reisirajateveo teenuste turu juba avanud. Sellega seoses ei peaks käesolevat direktiivi käsitlema kõnealustele liikmesriikidele kohustusi loovana enne 1. jaanuari 2010 kasutusõigust raudtee-ettevõtjatele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.

⁽¹⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).

- (16) Siseriiklikud reguleerivad organid peaksid kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 31 vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama hindamispõhimõtete ja -praktika alusel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Liikmesriigid peaksid järk-järgult välja arendama oma kogemustel põhinevad suunised.
- (17) Käesoleva direktiivi kohaldamist peaks hindama aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva.
- (18) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset väljaavaadet selle saamiseks, kannataks ebaproportsionaalse ja tarbetu kohustuse pärast direktiivid 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ üle võtta ja rakendada. Seetõttu tuleks selline liikmesriik vabastada seni, kuni tal raudteesüsteem puudub, nimetatud direktiivide ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (19) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt ühenduse raudteede arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada selle tõttu, et on vaja tagada infrastruktuuri õiglased ja mittediskrimineerivad juurdepääsuvõimalused ning võtta arvesse raudteevõrkude oluliste osade töökorralduse selgelt rahvusvahelist mõõdet ja samuti vajadust riikidevahelise kooskõlastatud tegevuse järele, ning seetõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (20) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe⁽¹⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (21) Seepärast tuleks direktiive 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 91/440/EMÜ muudetakse järgmiselt.

⁽¹⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- 1) Artiklile 2 lisatakse järgmine lõige:

“4. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta raudteeteenuse, mida osutatakse ühendust läbiva transiidina ning mille lähte- ja sihtkoht asub väljaspool ühenduse territooriumi.”

- 2) Artikli 3 neljas taane jäetakse välja.

- 3) Artikli 3 viienda taande järele lisatakse järgmine taane:

“— *rahvusvaheline reisijateveo teenus* — reisijateveo teenus, kus rong ületab vähemalt ühe liikmesriigi piiri ning kus teenuse peamine eesmärk on reisijate vedu erinevates liikmesriikides asuvate jaamade vahel; rong võib olla teisega haagitud ja/või osadeks jagatud ning selle eri osadel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe piiri”.

- 4) Artikli 3 kuuenda taande järele lisatakse järgmine taane:

“— *transiit* — ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”

- 5) Artikli 5 lõike 3 esimene taane jäetakse välja.

- 6) Artikli 8 lõikes 1 jäetakse välja sõnad “rahvusvahelised rühmitused.”

- 7) Artikli 10 lõige 1 jäetakse välja.

- 8) Artiklile 10 lisatakse järgmised lõiked:

“3a. Artikli 2 reguleerimisalasse kuuluvatele raudtee-ettevõtjatele peab 1. jaanuariks 2010 andma kõikide liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse rahvusvahelise reisijateveo teenuste osutamise eesmärgil. Raudtee-ettevõtjatel on rahvusvahelise reisijateveo teenuse vältel õigus reisijaid peale võtta igast rahvusvahelisel marsruudil paiknevast jaamast ja lasta neil maha minna teises jaamas, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevates jaamades.

1. jaanuariks 2012 peab andma nende liikmesriikide infrastruktuuri kasutusõiguse, kelle jaoks rahvusvahelise reisijate raudteeveo turuosa on rohkem kui pool selle liikmesriigi raudtee-ettevõtjate reisijateveo käibest.

Selle, kas teenuse peamiseks eesmärgiks on reisijatevedu kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või reguleerivad organid pädevate asutuste ja/või asjaomaste raudtee-ettevõtjate taotlusel.

3b. Liikmesriigid võivad piirata lõikes 3a sätestatud kasutusõigust lähte- ja sihtkoha vaheliste teenustega, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga kooskõlas ühenduse kehtivate õigusaktidega. Sellisel piiramisel ei tohi olla kitsendavat mõju õigusele võtta reisijaid peale igast rahvusvahelise veoteenuse marsruudil paiknevast jaamast ning lasta neil maha minna teises, sealhulgas samas liikmesriigis paiknevas jaamas, välja arvatud seal, kus selle õiguse kasutamine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Selle, kas majanduslik tasakaal on ohustatud, peab kindlaks määrama direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ või organid objektiivse majandusanalüüsi alusel ja eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriumite põhjal järgmiste osapoolte taotlusel:

- avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädev asutus või pädevad asutused;
- muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel kasutusõigust piirata;
- infrastruktuuri-ettevõtja või
- avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja.

Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad raudtee-ettevõtjad peavad andma asjakohasele reguleerivale organile või organitele põhjendatult nõutud teavet otsuse vastuvõtmiseks. Reguleeriv organ vaatab või reguleerivad organid vaatavad esitatud teabe läbi, arutades seda vajadusel kõigi asjaomaste pooltega ning teavitades viimaseid oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaksmääratud mõistlikuks tähtjaks ning igal juhul kahe kuu jooksul pärast asjaomase teabe saamist. Asjakohane reguleeriv organ põhjendab oma otsust ja täpsustab tähtaega ja tingimusi, mille alusel

- asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;
 - infrastruktuuri-ettevõtja;
 - avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja või
 - kasutusõigust taotleb raudtee-ettevõtja
- võivad taotleda otsuse ümbervaatamist.

3c. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisijateveo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud lepingu alusel, mille töövõtja määrati kind-

laks enne ... õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas ühenduse õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nime-
tatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

3d. Käesoleva direktiivi sätteid ei nõua, et liikmesriigid peaksid enne 1. jaanuari 2010 andma lõikes 3a osutatud kasutusõiguse raudtee-ettevõtjatele ja nende poolt otseselt või kaudselt kontrollitud tütarettevõtetele, kes on litsentitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.

3e. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed lõigetes 3b, 3c ja 3d osutatud otsuste kohtuliku läbivaatamise tagamiseks.

3f. Ilma et see piiraks lõiget 3b, võivad liikmesriigid käesoleva artikliga sätestatud tingimustel lubada asjaomaseid asutusi maksustada kõiki reisijate raudteeveo teenuseid oma territooriumil, eesmärgiga toetada avaliku teenindamise kohustuste hüvitamist kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingute raamides.

Kooskõlas ühenduse õigusega ei või esimeses lõigus nime-
tatud hüvitamine ületada avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

Maks kehtestatakse kooskõlas ühenduse õigusega, austades eelkõige õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid, eriti teenuse hinna ja maksu suuruse vahel. Kohustus toetada avaliku teenindamise kohustuste hüvitamist ei ohusta rahvusvahelise reisi-
jateveo teenuse majanduslikku elujõudu.

Asjaomased asutused hoiavad alles informatsiooni, mis on vajalik, et tagada maksude päritolu ja nende kasutusviisi tuvastamise võimalikkus. Liikmesriigid edastavad selle teabe komisjonile."

9) Artikli 10 lõige 8 asendatakse järgmisega:

"8. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2009 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

Aruandes käsitletakse:

- käesoleva direktiivi rakendamist liikmesriikides ja erinevate asjaomaste organite tõhusat tööd;

— turuarengut, eelkõige rahvusvahelise liikluse arengusuundi, kõigi turuosaliste, sealhulgas uute sisenejate tegevust ja nende turuosa.”

10) Artiklile 10 lisatakse järgmine lõige:

“9. Komisjon esitab 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande lõike 3 sätete kohaldamise kohta.”

11) Artiklile 15 lisatakse järgmine lõik:

“Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.”

Artikkel 2

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt:

“e) raudteeveoteenustena tehtavad veod, mis teostatakse ühendust läbiva transiidina.”

2) Artiklile 2 lisatakse järgmine punkt:

“n) *transiit* — ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”

3) Artiklile 13 lisatakse järgmine lõige:

“4. Kui taotluse esitaja kavatseb paluda raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsust eesmärgiga osutada direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3 määratletud rahvusvahelist reisijateveo teenust, teavitab ta sellest asjaomaseid infrastruktuuri-ettevõtjaid ja reguleerivaid organeid. Selleks, et saaks anda hinnangu rahvusvahelise veoteenuse eesmärgi kohta vedada reisijaid kahe erinevas liikmesriigis asuva jaama vahel ning võimaliku majandusliku mõju kohta olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad organid tagama, et oleks teavitatud kõiki avaliku teenindamise lepingus määratletud reisijate raudteeveo teenuse töövõtja kindlaks määranud pädevaid asutusi, kõiki teisi asjaomaseid pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 91/440/EMÜ artikli 10 lõike 3b alusel õigus piirata kasutusõigust ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel rahvusvahelisel reisijateveo teenuse marsruudil tegutsevaid raudtee-ettevõtjaid.”

4) Artikli 17 lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieaastaseks perioodiks, mida saab uuendada algse kestvusega võrdse pikkusega perioodide kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-

ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate perioodidega. Pikem kui viieaastane tähtaeg peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

5a. Veoteenusteks, mis kasutavad artiklis 24 osutatud spetsiaalset infrastruktuuri ja nõuavad taotluse esitaja poolt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamkokkuleppeid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane periood on lubatud üksnes erandjuhtudel, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning eelkõige juhul, kui kõnealusele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohutused.

Sellisel juhul võib taotluse esitaja nõuda läbilaskevõimsuse omaduste, sealhulgas rongiliinide kasutussageduse, mahu ja kvaliteedi üksikasjalikku määramist, mis kokkuleppe raames taotluse esitaja kasutusse antakse. Infrastruktuuri-ettevõtja võib reserveeritud läbilaskevõimsust vähendada, kui selle kasutus vähemalt ühekuulisel ajavahemikul on olnud väiksem artiklis 27 sätestatud tasuvuslävest.

Alates 1. jaanuarist 2010 võib sõlmida viieks aastaks ühe korra uuendatava esialgse raamkokkuleppe teenust enne 1. jaanuari 2010 osutatavate taotluse esitajate poolt kasutatud läbilaskevõimsuse omaduste alusel, et võtta arvesse spetsiaalset investeeringuid või olemasolevaid ärilepinguid. Artiklis 30 osutatud reguleeriv organ vastutab sellise kokkuleppe jõustumiseks loa andmise eest.”

5) Artikli 30 lõikes 1 lisatakse viimase lause ette järgmine lause:

“Lisaks on organ funktsionaalselt sõltumatu igast pädevast asutusest, kes on seotud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisega.”

6) Artiklile 38 lisatakse järgmine lõik:

“Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.”

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne ...(*). Nad edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

(*) 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

3. Artikli 1 punktide 2, 5, 6 ja 7 sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2010.

Brüssel,

Artikkel 4

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

Euroopa Parlamendi nimel

president

...

Nõukogu nimel

eesistuja

...

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas ettepaneku ühenduse raudteede arendamist käsitleva direktiivi 91/440/EMÜ muutmise kohta (nn raudteeturule juurdepääsu ettepanek) 3. märtsil 2004 ühena kolmanda raudteepaketi neljast ettepanekust. ⁽¹⁾

Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu 28. septembril 2005 toimunud esimesel lugemisel.

Nõukogu võttis 24. juulil 2006 vastu ühise seisukoha vastavalt asutamislepingu artiklile 251.

Töö käigus võttis nõukogu arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ⁽²⁾ ning Regioonide Komitee ⁽³⁾ arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldist

Kõnelused raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamise üle toimusid poliitika raames, mida kujundas komisjoni valge raamat Euroopa transpordipoliitika kohta aastani 2010 ⁽⁴⁾ ning samuti esimene ja teine raudteepakett. Valges raamatus teatas komisjon oma kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist, tehes muu hulgas ettepaneku avada rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turg. Esimene ja teine raudteepakett sisaldavad üksikasjalikke sätteid, mis käsitlevad juurdepääsu infrastruktuurile, koostalitlusvõimet ja raudteeohutust liikmesriikide ja Euroopa tasandil, ning moodustavad seega raamistiku, mis võimaldaks kaubaveoteenuste turu ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamist.

Kolmandasse raudteepaketti kuuluvast neljast seadusandlikust ettepanekust jõudis nõukogu oma 5. detsembri 2005. aasta istungil poliitilisele kokkuleppele järgmise kolme suhtes: raudteeturule juurdepääsu ettepanek, mis on käesoleva dokumendi teemaks, ja ettepanekud reisijate õiguste ja kohustuste kohta ning rongipersonali kohta, luues seega tingimused kolme ühise seisukoha vastuvõtmiseks.

Raudteeturule juurdepääsu käsitleva ettepaneku üle nõukogus toimunud arutelude keskseks teemaks oli seos nimetatud ettepaneku ja avalikku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel käsitleva ettepaneku vahel (nn avaliku teenindamise kohustuste ettepanek) ⁽⁵⁾. Seetõttu saavutati poliitiline kokkulepe raudteeturule juurdepääsu käsitleva ettepaneku suhtes ainult nimetatud kahe ettepaneku vaheliste seoste käsitlemise järel ning istungi protokollis lisati nõukogu ja komisjoni avaldus, milles antakse juhiseid avaliku teenindamise kohustuste ettepaneku mitme aspekti kohta (vt I lisa).

⁽¹⁾ Ülejäänud kolm seadusandlikku ettepanekut on järgmised:

— määrus rahvusvaheliste rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (dok 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
— määrus raudtee-kaubaveoteenustele kohaldatavate kvaliteedinõuete kohta (dok 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
— direktiiv ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (dok 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ ELT C 221, 9.9.2005, lk 56.

⁽³⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽⁴⁾ Dok 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Dok 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Peamised poliitilised küsimused

2.1 Raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine

Turu avamine võib konkurentsi tekitamise abil aidata kaasa Euroopa raudteeteenuste tõhusamaks ja atraktiivsemaks muutmisele. Leppides kokku selles, et alates 1. jaanuarist 2010 antakse raudtee-ettevõtjatele rahvusvaheliste reisijateveoteenuste osutamiseks õigus kasutada kõigi liikmesriikide infrastruktuuri, lähtub nõukogu kompromissist, mis saavutati parlamendiga teise raudteepaketi lepitusmenetluse ajal (¹). Raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine aastaks 2010 võimaldaks ettevõtjatel selleks asjakohasel viisil valmistuda. Samuti langeks see kokku üleeuroopaliste kiirraudteeliinide arvu kahekordistumise ja edasise omavahealise ühendamise ning esimese ja teise raudteepaketiga loodud raamistiku tugevdamisega.

Rahvusvaheliste teenuste, sealhulgas kabotaažvedude turu avamine avaldab tugevat mõju liikmesriikidele, kus rahvusvaheline transport moodustab olulise osa kõigist raudteel osutatavatest reisijateveoteenustest. Seda silmas pidades soovib nõukogu anda nimetatud liikmesriikidele rohkem aega, et valmistuda turu avamiseks ning lubab neil anda infrastruktuuri kasutusõigus hiljemalt 1. jaanuariks 2012.

Seetõttu ei nõustu nõukogu parlamendi seisukohaga avada raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turg 2008. aastaks ning kõigi teiste raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turg 2012. aastaks (muudatusettepanekud 2, 8 ja 9 raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turu avamise ajakava osas; muudatusettepanekud 6 ja 12, mis käsitlevad komisjoni hindamisaruannete koostamist raudteel osutatavate riigisiseste ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turgude avamise kohta).

2.2 Õigus reisijaid peale võtta ja lubada neil maha minna samas liikmesriigis

Sarnaselt Euroopa Parlamendiga nõustub nõukogu komisjoni ettepanekuga lubada raudteel rahvusvaheliste reisijateveoteenuste osutajatel reisijaid peale võtta ja lubada neil maha minna jaamades, mis paiknevad ühes ja samas liikmesriigis. Nõukogu on seisukohal, et selline nn kabotaažvedu on vajalik elujõuliste rahvusvaheliste teenuste võimaldamiseks.

Kuid nõukogu soovib vältida olukorda, et raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele, sealhulgas kabotaažvedudele antud kasutusõigus tooks kaasa raudteel osutatavate riigisiseste reisijateveoteenuste turu avamise. Seetõttu on ühises seisukohas lubatud anda infrastruktuuri kasutusõigus vaid neile rahvusvahelistele teenustele, mille peamine eesmärk on vedada reisijaid erinevates liikmesriikides paiknevate jaamade vahel. Ühises seisukohas on ette nähtud rahvusvahelise teenuse, millele juurdepääsu taotletakse, eesmärgi kindlakstegemise kord.

2.3 Avalike transporditeenuste kaitsmine

Sisuliselt kajastab raudteeturule juurdepääsu ettepanekut käsitlev ühine seisukoht tasakaalu, mille nõukogu saavutas ühelt poolt turu avamise ja teiselt poolt avalike transporditeenuste kaitsmise vahel. Nimetatud tasakaalu saavutamiseks lisas nõukogu komisjoni ettepanekule järgmised kolm elementi: menetlus selle väljaselgitamiseks, kas raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine kahjustab avalikku transporditeenust; kasutusõiguse andmise korra selgitus; ning säte, mis lubab liikmesriikidel raudteel osutatavaid rahvusvahelisi reisijateveoteenuseid maksustada. Turu avamise ja avalike teenuste kaitsmise vaheline tasakaal on kajastatud ka nõukogu 5. detsembri 2005. aasta istungi protokollis lisatud nõukogu ja komisjoni avalduses (vt I lisa).

(¹) Nimetatud kompromiss on esitatud direktiivi 2004/51 põhjenduses neli: "Seoses turu avamisega rahvusvahelistele reisijateveoteenustele tuleb komisjoni kavandatud 2010. aastat käsitada eesmärgina, mis võimaldab kõigil ettevõtjatel asjakohasel viisil valmistuda".

2.3.1 Menetluskord

Kasutusõiguse piiramise täpsustamiseks on ühises seisukohas ette nähtud menetluskord selle väljaselgitamiseks, kas raudteel osutatav rahvusvaheline reisijateveoteenus kahjustaks avaliku transporditeenuse majanduslikku tasakaalu. Nimetatud korra oluliseks osaks on kontrolliorgani poolt läbi viidud erapooletu majandusanalüüs raudteel osutatava rahvusvahelise reisijateveoteenuse mõju kohta avalikele transporditeenustele. Nõukogu võttis selle idee üle parlamendi muudatusettepanekust nr 10.

2.3.2 Kasutusõiguse piiramise võimalused

Kasutusõiguse andmise otsuste paindlikumaks muutmiseks on ühises seisukohas selgitatud, et pärast avaliku transporditeenuse majandusliku tasakaalu kahjustamise kindlaks-tegemist on raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele antava kasutusõiguse piiramiseks mitmeid võimalusi. Nõukogu osutab, et võrdse kohtlemise ja mitte-diskrimineerimise põhimõtetest lähtuvalt võivad liikmesriigid infrastruktuuri kasutusloa anda, seda muuta või selle andmisest keelduda, sealhulgas kehtestada maksu uue rahvusvahelise reisijateveoteenuse osutajale. Võimalus toetada avalikke transporditeenuseid raudteel osutatavale rahvusvahelisele reisijateveoteenusele kehtestatud maksude abil annab liikmesriikidele rohkem tegevusruumi turu avamiseks, kaitstes samas avalikke teenuseid.

2.3.3 Võrdsustamine

Mõnes liikmesriigis toetatakse raudteel osutatavatelt kasumlikelt reisijateveoteenustelt kogutava maksu abil kahjumiga töötavaid avalikke transporditeenuseid. Nõukogu soovib selgitada, et sellise maksu võib kehtestada ka infrastruktuuri kasutusõiguse saanud raudtee-ettevõtjatele. Selline kohustus toetada avaliku teenuse osutamise kohustuse kompenseerimist piirdub maksu kehtestanud liikmesriigi territooriumiga. Ka ei tohiks nimetatud maks seada ohtu rahvusvahelise reisijateveoteenuse majanduslikku elujõulisust. Viimasena on ühises seisukohas ette nähtud, et kui liikmesriik otsustab sellise maksu kehtestada, siis on ta kohustatud edastama vajaliku teabe komisjonile. Võrdsustamise kohta tegi Portugal transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 2005. aasta detsembri istungil avalduse (II lisa).

2.4 Raamkokkulepped

Sarnaselt parlamendiga peab nõukogu vajalikuks kaasa aidata raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamisele meetmetega, mis soodustaksid stabiilsema ja prognoositavama keskkonna loomist investeringute tegemiseks nimetatud teenuste poolt kasutatavasse infrastruktuuri, eelkõige teenuste puhul, mis kasutavad spetsiaalset infrastruktuuri. Parlamendi muudatusettepanekutest 5, 7 ja 13 inspireerituna teeb nõukogu seetõttu ettepaneku muuta direktiivi 2001/14/EÜ⁽¹⁾ raamkokkuleppeid käsitlevaid sätteid. Kui parlament soovib arvesse võtta spetsiaalset infrastruktuuri kasutavaid teenuseid, milleks on vaja sõlmida kümneaastase kestusega olulisi ja pikaajalisi investeringute raamkokkuleppeid, siis nõukogu arvates oleks 15 aastat selliste kokkulepete puhul kohasem kestus.

2.5 Vastastikkuse klausel

Nagu parlament oma muudatusettepanekutes 3 ja 11, soovib ka nõukogu lisada raudteeturule juurdepääsu ettepanekusse sätte, mis võimaldaks oma turu raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele avanud liikmesriikidel jätta kasutusõigus andmata ettevõtjatele, kes on saanud tegevusloa liikmesriigis, kus samalaadset kasutusõigust ei anta.

⁽¹⁾ Direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

2.6 Muud olulised küsimused

2.6.1 Transiit

Ühises seisukohas selgitab nõukogu, et raudteeturule juurdepääsu ettepaneku eesmärk on raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamine ühenduse sees ning et ettepaneku reguleerimisala ei hõlma kauba- ja reisijateveoteenused, mis algavad ja lõpevad kolmandates riikides ja mis läbivad ühenduse territooriumit. Leedu esitas nõukogu istungi protokollis lisatava avalduse transiidi kohta (vt III lisa).

2.6.2 Kontsessioonilepingul põhinev süsteem

Komisjoni ettepaneku aluseks on raudteel toimuva konkurentsi põhimõte. Nõukogu järgib seda põhimõtet, kuid tunnistab, et konkurentsi tekitamiseks on võimalikud ka muud põhimõtted, mida pealegi juba praktikas rakendatakse. Seda silmas pidades pooldab nõukogu liikmesriikidele üleminekuperioodi võimaldamist, mille jooksul ei anta raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele infrastruktuuri täielikku kasutusõigust juhul, kui teatavate raudteeliinide kasutusõiguse andmise puhul on nende turuväärtus juba piisavalt tõestatud konkurentsi kaudu nimetatud raudteeliinide kasutamiseks.

2.6.3 Malta ja Küprose vabastamine rakendamiskohustusest

Arvestades asjaolu, et Maltal ja Küprosel puudub raudteevõrk ning selle ehitamise võimalus on väga väike, vabastab nõukogu nimetatud kaks liikmesriiki raudteeturule juurdepääsu direktiivi rakendamise kohustusest.

3. Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Nõukogu seisukoht muudatusettepanekute 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ja 13 suhtes on esitatud eespool põhiküsimuste punktis.

Lisaks nõustus nõukogu muudatusettepanekuga 2 viite osas direktiivile 2004/49, muudatusettepanekuga 4 komisjoni 2000. aasta juulis esitatud avaliku teenindamise kohustuste esimese ettepaneku mainimise osas ning muudatusettepanekuga 7 tervikuna.

Nõukogu ei nõustu muudatusettepanekuga 4 avaliku teenindamise kohustuste ettepaneku suhtes ühise seisukoha vastuvõtmise osas ja muudatusettepanekuga 6 komisjoni kohustuse osas esitada 2005. aastaks mõjuhinna riigisiseste reisijateveoteenuste raudteevõrkude avamise kohta.

III. JÄRELDUSED

Parlamendi arvamuse hoolika kaalumise järel jõudis nõukogu ühisele seisukohale, mis kajastab tasakaalu ühelt poolt raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamise ja teiselt poolt avalike transporditeenuste kaitsmise vahel. Sellise tasakaalu leidmisel toetus nõukogu parlamendi mitmete olulistele muudatusettepanekutele. Kuigi nõukogu ei saanud täielikult nõustuda parlamendi lähenemisviisiga kasutusõiguste andmise ajakavale, esitatakse ühises seisukohas ajakava, mis võimaldab nii ettevõtjatel kui ametiasutustel raudteel osutatavate reisijateveoteenuste turu avamiseks sobival viisil valmistuda.

I LISA

NÕUKOGU ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV NÕUKOGU JA KOMISJONI AVALDUS

Saavutades poliitilise kokkuleppe ühise seisukoha suhtes, milles käsitletakse direktiivi, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, leppis nõukogu kokku ka järgmistes punktides.

1. Raudteeturu avamist ühenduses on võimalik saavutada vaid järk-järgult ja kooskõlas avalike teenuste nõudlusega.
2. See tähendab, et reisijateveo osas puudutab turu avamine kehtivate seadusandlike ettepanekute alusel ainult raudteel osutatavaid rahvusvahelisi reisijateveoteenuseid, sealhulgas kabotaaži, ega hõlma riigisiseseid reisijateveoteenuseid.
3. Edaspidi väljaantav raudteel ja maanteel osutatavaid avalikke reisijateveoteenuseid käsitlev määrus, mille peaeesmärk on luua õiguslik raamistik avalike teenuste lepingute hüvitamiseks, mitte raudteeteenuste turu avamiseks, peaks võimaldama avaliku teenindamise lepingute pakkumismenetluseta sõlmimist raudteeteenuste osutamiseks; selline pakkumismenetluseta lepingute sõlmimine ei peaks nõudma raudteel osutatavate rahvusvaheliste reisijateveoteenuste turu avamist suuremas ulatuses, kui on kokku lepitud direktiivi 91/440 muutvas direktiivis.
4. Samuti on nõukogu jaoks tähtis jätta ametiasutustele võimalus integreeritud raudteevõrkude käigushoidmiseks, mis võib tähendada, et avaliku teenindamise kohustuste määruks tuleb selliste võrkude jaoks ette näha pakkumismenetluseta lepingute sõlmimine.
5. Edasiste määrust käsitlevate arutelude raames on õigusselguse parandamiseks vaja tagada direktiivi 91/440 muutva direktiivi ja avaliku teenindamise kohustuste määruse vaheline sidusus.
6. Avaliku teenindamise kohustuste määruks suhtes kokkuleppele jõudmiseks on vaja täpsustada eelkõige järgmisi küsimusi:
 - kaug-, linna- ja piirkondliku raudteetranspordi määratlemine kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, kuna erinevad pädevad asutused tegutsevad erinevates tingimustes;
 - rahvusvaheliste avaliku teenindamise lepingute rahastamise kohustuse kindlaksmääramine;
 - investeringute suurus avaliku teenindamise lepingute kestuse arvutamisel.
7. Nõukogu võtab endale kohustuse püüda leida poliitiline kokkulepe avaliku teenindamise kohustuste määruks suhtes võimalikult kiiresti 2006. aastal. Järgmise kuue kuu jooksul tuleb saavutada märkimisväärne edasimineku, pöörates erilist tähelepanu läbipaistvuse, subsidiaarsuse ja õigusselguse üldpõhimõtetele.

*II LISA***PORTUGALI VABARIIGI AVALDUS**

Portugal kinnitab veel kord oma toetust raudteetranspordi liberaliseerimise eesmärgile ning hääletab seetõttu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi poolt, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta.

Siiski peab Portugal kahetsusväärseks uue artikli 1 lõike 8 punkti 3f heakskiitmist, mis lubab liikmesriikidel kehtestada raudteel osutatavatele rahvusvahelistele reisijateveoteenustele uue maksu, et toetada avaliku teenindamise lepinguid.

Nimetatud seadusandlik lahendus kahjustab Euroopa turu normaalset arengut ja mõjutab äärepoolsete liikmesriikide reisijate juurdepääsu Euroopa muudele piirkondadele. Lisaks on see vastuolus ümbersuunamise soodustamisega, mis on ühenduse poliitika üks peamisi eesmärke raudteesektoris.

Portugal loodab, et kaasotsustamise seadusandliku menetluse järgmises etapis on võimalik see säte üle vaadata, et leevendada selle võimalikke negatiivseid mõjusid rahvusvahelise reisijateveo liberaliseerimisele.

*III LISA***NÕUKOGU ISTUNGI PROTOKOLLI LISATAV LEEDU AVALDUS**

Leedu käsitusel kohaselt on dokumendi 14737/05 ADD 1 artikli 1 lõike 0 ja lõike 2a ning artikli 1a lõike 0a ja lõike 0aa sätteid täielikult kooskõlas nõukogu 14. aprilli 2003. aasta määrusega nr 693/2003, millega kehtestatakse spetsiaalne raudteetransiiti hõlbustav dokument.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) NR 21/2006,

14. september 2006,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv 2006/.../EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta

(2006/C 289 E/03)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta) ⁽⁴⁾ sätestatakse, et infrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad kehtestavad oma ohutuse juhtimissüsteemid sellisel viisil, et raudteesüsteem suudaks täita vähemalt üldiseid ohutuseesmärke ning vastaks siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja koostalitluse tehnilistes kirjeldustes (TKT) määratletud ohutusnõuetele ning et rakendatud oleksid üldiste ohutusmeetodite asjakohased osad. Nende ohutuse juhtimissüsteemidega nähakse muuhulgas ette personali koolitusprogrammid ja personali kehtvat pädevust ning tööülesannete kohasel viisil täitmist kontrollida võimaldavad mehhanismid.
- (2) Direktiiviga 2004/49/EÜ sätestatakse, et raudtee-infrastruktuuri kasutusõiguse saamiseks peab raudtee-ettevõtjal olema ohutussertifikaat.
- (3) Kooskõlas nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiviga 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁵⁾ on litsentsitud raudtee-ettevõtjatel alates 15. märtsist 2003 õigus kasutada üleeuroopalist kaubaveovõrku rahvusvaheliste raudtee kaubaveoteenuste osutamiseks ning hiljemalt alates 2007. aastast kogu võrgu kasutussõigus riigisiseste ja rahvusvaheliste kaubaveoteenuste osutamiseks. See järk-järguline kasutussõiguste laiendamine toob vältimatult kaasa vedurijuhtide suurenenud liikumise üle riigipiiride. Selle tulemusena suureneb

nõudlus rohkem kui ühes liikmesriigis töötamiseks koolitatud ja sertifitseeritud vedurijuhtide järele.

- (4) Komisjoni 2002. aasta uuring tõi esile asjaolu, et liikmesriikide seadused vedurijuhtide sertifitseerimise tingimuste kohta on märkimisväärselt erinevad. Seega tuleks nende erinevuste kõrvaldamiseks vastu võtta ühenduse eeskirjad vedurijuhtide sertifitseerimise kohta, säilitades samal ajal ühenduse raudteesüsteemi ohutuse praeguse kõrge taseme.

- (5) Sellised ühenduse eeskirjad peaksid kaasa aitama ka töötajate liikumisvabaduse, asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabadusega seotud ühenduse poliitikate eesmärkidele ühise transpordipoliitika raames, vältides samas mis tahes konkurentsimoonutusi.

- (6) Käesolevate ühiste sätete eesmärgiks peaks eelkõige olema lihtsustada vedurijuhtide liikumist ühest liikmesriigist teise, aga samuti lihtsustada nende liikumist ühe raudtee-ettevõtja juurest teise juurde ning üldiselt vedurijuhtide ja ühtlustatud lisasertifikaadi tunnustamine kõigi raudteesektori sidusrühmade poolt. Sel eesmärgil on vaja sätestada miinimumnõuded, millele taotlejad peaksid vedurijuhtide või ühtlustatud lisasertifikaadi saamiseks vastama.

- (7) Isegi juhul, kui liikmesriik jätab käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja vedurijuhtid, kes töötavad üksnes teatud raudteesüsteemi-, võrgustiku- ja infrastruktuurika-tegooriates, ei tohiks see ühelgi viisil piirata selle liikmesriigi kohustust tunnustada vedurijuhtide kehtivust kogu Euroopa Liidu territooriumil või ühtlustatud lisasertifikaatide kehtivust asjaomases infrastruktuuris.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 64.⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2006, lk 26.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta aramus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 5. detsembri 2005. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/51/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

- (8) Nõuded peaksid hõlmama vähemalt vedurijuhtimiseks nõutavat miinimumvanust, taotleja füüsilist ja tööalast psühholoogilist sobivust, töökogemust ja teadmisi vedurijuhtimisega seotud teatud küsimustes, samuti nende infrastruktuuride tundmist, kus tal tuleb töötada ning nendes kasutatavate keelte oskust.

- (9) Koolituse tasuvuse suurendamiseks peaks ühtlustatud lisasertifikaadi saamiseks vedurijuhtidelt nõutaval koolitusel keskenduma ohutuse seisukohast võimalikus ja soovitavas ulatuses vedurijuhi eriliste tööülesannetele, nagu näiteks manööverdamine, hooldusteenused, reisi- jate- või kaubaveoteenused. Käesoleva direktiivi rakendamise hindamisel peaks Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi nimetatud "agentuur") otsustama, kas uue turustruktuuri paremaks kajastamiseks on vaja muuta lisas esitatud koolitusnõudeid.
- (10) Ühtlustatud lisasertifikaate väljastavad raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad võivad ise korraldada koolitust üldiste kutsealaste oskuste, keelteoskuse ning veeremi ja infrastruktuuride tundmise kohta. Siiski tuleks eksamitega seoses vältida igasugust huvide konflikti, ilma et see piiraks võimalust, et eksamineerija võib kuuluda ühtlustatud lisasertifikaati väljastava raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja juurde.
- (11) Personali pädevust ning tervishoiu- ja ohutustingimusi arendatakse seoses koostalitlusvõime juhistega, eelkõige "liikluskorralduse ja opereerimise" KTKde osana. On vaja tagada nende KTKde ja käesoleva direktiivi lisade vaheline sidusus. See saavutatakse komisjoni poolt komiteemenetluse teel saavutatud muudatuste abil sama komitee esitatud arvamuse alusel.
- (12) Käesolevas direktiivis esitatud vedurijuhiluba ja ühtlustatud lisasertifikaati käsitlevad nõuded peaksid seonduma üksnes juriidiliste tingimustega, mis annavad vedurijuhile rongijuhtimise õiguse. Enne kui vedurijuht võib juhtida rongi konkreetses infrastruktuuris, peaks ta täitma ka kõiki teisi õigusnõudeid, mis on kooskõlas ühenduse õigusaktidega ja mida kohaldatakse mittediskrimineerival viisil ning mis käsitlevad raudtee-ettevõtjat, infrastruktuuri-ettevõtjat, infrastruktuuri ja veeremit.
- (13) Käesolev direktiiv ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)⁽¹⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta)⁽²⁾ kohaldamist.
- (14) Vajaliku ühtsuse ja läbipaistvuse tagamiseks peaks ühendus kehtestama liikmesriikide poolt vastastikku tunnustatud ühtse sertifitseerimise mudeli, mis tõendaks nii vedurijuhtide vastavust teatud miinimumnõuetele kui ka nende kutsealast kvalifikatsiooni ja keelteoskust, jättes liikmesriikide pädevate asutuste ülesandeks vedurijuhilubade väljaandmise ning raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate ülesandeks ühtlustatud lisasertifikaatide väljaandmise.
- (15) Agentuur peaks uurima ka kiipkaardi kasutamise võimalust vedurijuhiloa ja ühtlustatud lisasertifikaatide asemel. Sellise kiipkaardi eeliseks oleks nende kahe dokumendi ühendamine ning samal ajal saaks seda kasutada teistel eesmärkidel kas ohutusvaldkonnas või vedurijuhtide töö korraldamiseks.
- (16) Kõiki vedurijuhilubadel, ühtlustatud lisasertifikaatidel ning vedurijuhiloa ja ühtlustatud lisasertifikaatide registrites sisalduvaid andmeid peaksid järelevalve asutused kasutama direktiivi 2004/49/EÜ artiklitega 10 ja 11 sätestatud personali sertifitseerimise hindamise hõlbustamiseks ning nende artiklitega sätestatud ohutussertifikaatide väljastamise kiirendamiseks.
- (17) Käesoleva direktiivi kohaselt sertifitseeritud vedurijuhtide töölevõtmine ei tohiks vabastada raudtee-ettevõtjaid ja infrastruktuuri-ettevõtjaid kohustusest kehtestada järelevalve- ja sisekontrollisüsteem vedurijuhtide pädevuse ja ülesannetega toimetuleku üle direktiivi 2004/49/EÜ artikli 9 ja III lisa kohaselt ning peaks olema selle süsteemi osa. Ühtlustatud lisasertifikaat ei tohiks vähendada ei raudtee-ettevõtjate ega infrastruktuuri-ettevõtjate vastutust ohutuse ja eelkõige oma personali koolitamise eest.
- (18) Mõned äriühingud pakuvad raudtee-ettevõtjatele ja infrastruktuuri-ettevõtjatele vedurijuhiteenuseid. Sellisel juhul peaks vedurijuhiga lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja vastutama selle eest, et vedurijuhil oleksid käesolevale direktiivile vastavad vedurijuhiluba ja sertifikaadid.
- (19) Raudteetranspordi tõhusa toimimise jätkumiseks peaksid juba enne käesoleva direktiivi jõustumist sellel kutsealal töötavad vedurijuhid oma õigused üleminekuperioodi ajal säilitama.
- (20) Enne käesoleva direktiivi asjaomaste sätete kohaldamist vedurijuhtidele väljastatud juhilubade asendamisel käesolevale direktiivile vastavate ühtlustatud lisasertifikaatide ja vedurijuhilubadega tuleks vältida ebavajalikku haldus- ja finantskoormust. Seepärast tuleks vedurijuhtidele eelnevalt antud juhiload võimalusel säilitada. Juhul, kui peab need load asendama, peaksid väljastavad asutused arvesse võtma iga vedurijuhi või vedurijuhtide rühma

⁽¹⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

⁽²⁾ EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

kvalifikatsiooni ja kogemust. Väljastav asutus peaks kvalifikatsiooni ja/või kogemuste põhjal otsustama, kas vedurijuhil või vedurijuhtide rühmal on enne asendavate vedurijuhilubade ja ühtlustatud lisertifikaatide omandamist vaja läbida täiendav eksam ja/või koolitus. Seega peaks olema väljastava asutuse otsustada, kas kvalifikatsioon ja/või kogemus on piisav nõutavate vedurijuhilubade ja ühtlustatud lisertifikaatide väljastamiseks täiendava eksami või koolitusetä.

- (21) Kui vedurijuhid vahetavad tööandjat, tuleks samuti ebavajalikkude haldus- ja finantskoormust vältida. Raudteettevõtja, kes vedurijuhi tööle võtab, peaks arvestama varem omandatud oskusi ning võimalusel vabastama vedurijuhi täiendavatest eksamitest ja koolitustest.
- (22) Käesolev direktiiv ei peaks andma mingeid vastastikuse tunnustamise õigusi juhtimisõiguse kohta, mille vedurijuhid on omandanud enne käesoleva direktiivi kohaldamist, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/36/EÜ (kutsekvalifikatsioonide tunnustamise kohta) ⁽¹⁾ alusel kehtestatud üldist vastastikuse tunnustamise skeemi, mida tuleks jätkuvalt kohaldada kuni üleminekuperioodi lõpuni.
- (23) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastu vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽²⁾
- (24) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe ⁽³⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda jaoks ja ühenduse huvides tabelid, kus on võimaluste piires näidatud käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmise meetmete vaheline vastavus, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (25) Liikmesriigid peaksid ette nägema kontrolli käesoleva direktiivi järgimise üle ning asjakohased meetmed juhuks, kui vedurijuht käesoleva direktiivi sätteid rikub.
- (26) Liikmesriigid peaksid ette nägema kohased karistused käesoleva direktiivi rakendamiseks kehtestatud siseriiklike sätete rikkumise eest.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt reguleeriva raamistiku kehtestamist reisijate- ja kaubaveoks kasutatavate vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seda on käesoleva direktiivi ulatuse ja toime tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud

subsidiarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (28) Tasuvuse seisukohalt võiks osutada asjakohaseks vabastada piiratud ajavahemikuks üksnes ühe liikmesriigi territooriumil töötavad vedurijuhid käesoleva direktiivi nende sätete kohaldamisest, mis seonduvad selliste vedurijuhtide kohustusega omada käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube ja ühtlustatud lisertifikaate. Sellise vabastamise tingimused peaksid olema selgelt määratletud.
- (29) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset väljavaadet selle saamiseks, kannaks ebaproportsionaalset ja tarbetut kohustust, kui ta peaks käesoleva direktiivi sätteid üle võtma ja rakendama. Seetõttu tuleks selline liikmesriik vabastada seni, kuni tal raudteesüsteem puudub, käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustusest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

EESMÄRK, REGULEERIMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiiviga määratakse kindlaks ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise tingimused ja kord. Samuti määratakse kindlaks liikmesriikide pädevate asutuste, vedurijuhtide ja teiste kõnealuse sektori sidusrühmade, eelkõige raudteettevõtjate, infrastruktuuri-ettevõtjate ja koolituskeskuste ülesanded.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ühenduse raudteesüsteemi vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide suhtes, kes töötavad ohutusluba nõudva raudteettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja juures.

2. Liikmesriigid ei tee kaubarongide muud personali käsitlevate siseriiklike sätete alusel kaubarongidele takistusi piiride ületamisel ega oma territooriumil riigisisese transpordi osutamisel.

⁽¹⁾ ELT L 255, 30.9.2005, lk 22.

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽³⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

3. Ilma et see piiraks artikli 7 sätteid, võivad liikmesriigid teha erandi käesoleva direktiivi rakendamiseks vastuvõetavatest sätetest neile vedurijuhtidele, kes töötavad üksnes järgmistes süsteemides:

- a) metrood, trammid ja muud linnasisesed raudteesüsteemid;
- b) võrgud, mis on ülejäänud raudteesüsteemist funktsionaalselt eraldatud ning mõeldud üksnes kohalike, linna- või linnalähiliinide reisijate- ja kaubaveoteenuste osutamiseks;
- c) eraomandis olev raudteeinfrastruktuur, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omanike isiklikeks kaubavedudeks;
- d) raudteesüsteemi hoolduse, uuendamise või ajakohastamise eesmärgil tavapärase liikluse jaoks ajutiselt suletud trassid.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *pädev asutus* — direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 16 osutatud ohutusasutus;
- b) *vedurijuht* — isik, kes oskab ja kellel on luba juhtida iseseisvalt, vastutustundlikul ja ohutul viisil ronge, sealhulgas vedureid, manöövervedureid, tööronge, raudtee eriveeremeid või reisijate- või kaubaveoronge;
- c) *raudteesüsteem* — raudtee infrastruktuuridest koosnev süsteem, mis hõlmab raudteesüsteemi liine ja maarajatisi ning sellel infrastruktuuril liikuvaid kõikide kategooriate ja igasuguse päritoluga veeremeid, nagu on määratletud nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivis 96/48/EÜ (üle-euroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta) ⁽¹⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivis 2001/16/EÜ (tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta); ⁽²⁾
- d) *raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* — mis tahes organ või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3, mis võib tähendada ka raudteeinfrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesandeid seoses raudteevõrgu või selle osaga võib edasi anda erinevatele organitele või ettevõtjatele;
- e) *raudtee-ettevõtja* — igasugune raudtee-ettevõtja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise

kohta) ⁽³⁾ määratletud tähenduses ning igasugune avaliku või erasektori ettevõtja, kelle tegevuseks on raudtee kauba- ja/ või reisijateveo teenuste osutamine, tingimusel, et ettevõtja tagab ka veduriteenuse. Mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;

- f) *koostalitluse tehniline kirjeldus* — nõuded, mille iga alasisüsteemi või selle osa eesmärgiks on peamistele nõuetele vastavuse ning üle-euroopaliste kiirete ja tavaliste raudteesüsteemide koostalitluse tagamine nõukogu direktiivis 96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ määratletud kujul;
- g) *agentuur* — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 881/2004 (millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur) ⁽⁴⁾ asutatud Euroopa Raudteeagentuur;
- h) *ohutussertifikaat* — pädeva asutuse poolt kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 10 raudtee-ettevõtjale väljastatud sertifikaat;
- i) *sertifikaat* — ühtlustatud lisasertifikaat, mis osutab, millises infrastruktuuris selle omanikul on lubatud sõita ja millist veeremit tal on lubatud juhtida;
- j) *ohutusluba* — pädeva asutuse poolt kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 11 infrastruktuuri-ettevõtjale väljastatud luba;
- k) *koolituskeskus* — koolituskursuste andmiseks pädeva asutuse poolt akrediteeritud või tunnustatud asutus.

II PEATÜKK

VEDURIJUHTIDE SERTIFITSEERIMINE

Artikkel 4

Ühenduse sertifitseerimise mudel

1. Kõigil vedurijuhtidel peab olema rongide juhtimiseks vajalik suutlikkus ja kvalifikatsioon ning neil peavad olema järgmised dokumendid:

- a) vedurijuhiluba, mis tõendab, et vedurijuht täidab miinimumnõuded meditsiiniliste nõuete, baashariduse ja üldiste kutseoskuste osas. Vedurijuhiloale märgitakse vedurijuhi nimi, vedurijuhiloa väljaandnud asutus ja selle kehtivusaeg. Kuni lõikes 4 osutatud sertifitseerimismudeli vastuvõtmiseni vastab vedurijuhiluba I lisaga sätestatud nõuetele.
- b) üks või mitu sertifikaati, mis näitavad, millistes infrastruktuurides on selle omanikul lubatud sõita ja millist veeremit tal on lubatud juhtida. Iga sertifikaat vastab I lisa nõuetele.

⁽¹⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/50/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114).

⁽²⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ.

⁽³⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ.

⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 1. Parandatud versioon on avaldatud ELT L 220, 21.6.2004, lk 3.

2. Sertifikaadi olemasolu nõuet ei kohaldata siiski infrastruktuuri konkreetse osa jaoks järgnevalt loetletud erijuhtudel, kui vedurijuhi kõrval istub juhtimise ajal teine vedurijuht, kellel on asjaomase infrastruktuuri jaoks kehtiv sertifikaat:

- a) kui infrastruktuuri-ettevõtja arvates on raudteeteenuse häire tõttu vaja ronge kõrvale juhtida või trassidel teha hooldustööd;
- b) erandlike ühekordsete teenuste puhul, mille jaoks kasutatakse vanu ronge;
- c) erandlike ühekordsete kaubaveoteenuste puhul infrastruktuuri-ettevõtja nõusolekul;
- d) uue rongi või veduri kohaletoimetamisel või tutvustamisel;
- e) vedurijuhtide koolituse ja eksamineerimise eesmärkidel.

Sellise võimaluse kasutamise üle otsustab raudtee-ettevõtja ning selleks ei saa kohustada asjaomane infrastruktuuri-ettevõtja või pädev asutus.

Iga kord, kui kasutatakse täiendavat vedurijuhti eespool sätestatud korras, tuleb infrastruktuuri-ettevõtjat sellest eelnevalt teavitada.

3. Sertifikaat annab juhtimisõiguse ühes või mitmes järgnevas kategoorias:

- a) A-kategooria: manöövervedurid, töörongid, raudtee eriveeremid ja vedurid, kui neid kasutatakse manööverdamiseks;
- b) B-kategooria: reisijate- ja/või kaubavedu.

Sertifikaat võib kõiki lõikes 4 osutatud koode hõlmates anda loa kõigi kategooriate jaoks.

4. Kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusega ning agentuuri poolt ettevalmistatud eelnõu alusel võtab komisjon hiljemalt... (*) vedurijuhiloa, sertifikaadi ja sertifikaadi kinnitatud koopias jaoks vastu ühenduse mudeli ning määrab kindlaks ka nende füüsilised omadused. Selle jaoks võtab komisjon arvesse võltsimisvastaseid meetmeid.

Kooskõlas artikli 32 lõikes 2 osutatud menetlusega ning agentuuri soovitusel alusel võtab komisjon hiljemalt... (*) vastu ühenduse koodid lõikes 3 osutatud A- ja B-kategooriate erinevate liikide jaoks.

Artikkel 5

Võltsimisvastased meetmed

Pädevad asutused ja väljastavad asutused võtavad kõik vajalikud meetmed, et vältida vedurijuhilubade ja sertifikaatide võltsimise ning artikliga 22 sätestatud registreerimise rikkumise ohtu.

(*) Ühe aasta möödudes käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Artikkel 6

Omand, keel ja väljastavad asutused

1. Vedurijuhiluba on loaomaniku omand ning selle annab välja artikli 3 punktis a määratletud pädev asutus. Kui pädev asutus või selle esindaja annab vedurijuhiloa välja riigikeeles, mis ei ole ühenduse ametlik keel, koostab ta sellest kakskeelse versiooni, kus on kasutatud ka ühte ühenduse ametlikest keeltest.

2. Sertifikaadi annab välja vedurijuhi tööle võtnud või temaga lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja. Sertifikaat kuulub selle väljaandnud ettevõtjale. Siiski on vedurijuhtidel kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikli 13 lõikega 3 õigus saada selle sertifikaadi kinnitatud koopia. Kui raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja annab sertifikaadi välja riigikeeles, mis ei ole ühenduse ametlik keel, koostab ta sellest kakskeelse versiooni, mis sisaldab ka ühte ühenduse ametlikest keeltest.

Artikkel 7

Territoriaalne kehtivus

1. Vedurijuhiluba kehtib kogu ühenduse territooriumil.
2. Sertifikaat kehtib üksnes sellel osutatud infrastruktuuride ja veeremite osas.

Artikkel 8

Kolmandate riikide vedurijuhtide sertifitseerimisdokumentide tunnustamine

Üksnes liikmesriigi raudteesüsteemi piiriülestel teelõikudel töötavate kolmandate riikide vedurijuhtide sertifitseerimisdokumentide võib asjaomane liikmesriik tunnustada vastavalt asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud mis tahes kahepoolsele lepingule.

III PEATÜKK

VEDURIJUHILOA JA CERTIFIKAADI SAAMISE TINGIMUSED

Artikkel 9

Miinimumnõuded

1. Vedurijuhiloa saamiseks peavad selle taotlejad vastama artiklitega 10 ja 11 sätestatud miinimumnõuetele. Sertifikaadi saamiseks ning selle kehtivuse säilitamiseks peavad selle taotlejad omama vedurijuhiluba ning vastama artiklitega 12 ja 13 sätestatud miinimumnõuetele.

2. Liikmesriik võib kohaldada rangemaid nõudeid oma territooriumi jaoks vedurijuhilubade väljastamisel. Siiski tunnustab ta vastavalt artiklile 7 teiste liikmesriikide poolt väljastatud vedurijuhilube.

I JAGU

Vedurijuhiluba

Artikkel 10

Miinumumvanus

Liikmesriigid määravad kindlaks vedurijuhiloa taotlejate miinumumvanuse, mis peab olema vähemalt 20 aastat. Siiski võib liikmesriik anda vedurijuhilube välja vähemalt 18-aastastele taotlejatele; sellise vedurijuhiloa kehtivus on piiratud selle välja andnud liikmesriigi territooriumiga.

Artikkel 11

Põhinõuded

1. Kandidaadid peavad olema edukalt lõpetanud vähemalt üheksa-aastased õpingud (põhikooli) ning läbinud edukalt kutseõppe, mis vastab nõukogu 16. juuli 1985. aasta otsuses 85/368/EMÜ (Euroopa Ühenduse liikmesriikide kutsekvalifikatsioonide võrreldavuse kohta) ⁽¹⁾ osutatud 3. tasemele.

2. Kandidaadid peavad tõendama oma füüsilist sobivust tervisekontrollis, mille viib läbi või mille läbiviimise üle teostab järelevalvet — vastavalt liikmesriigi otsusele — kooskõlas artikliga 20 tunnustatud või akrediteeritud arst. Läbivaatusel kontrollitakse vastavust vähemalt II lisa punktides 1.1, 1.2, 1.3 ja 2.1 osutatud nõuetele.

3. Kandidaadid peavad tõendama oma kutsealast psühholoogilist sobivust läbivaatusel, mille viib läbi või mille läbiviimise üle teostab järelevalvet — vastavalt liikmesriigi otsusele — psühholoog või arst, kes on tunnustatud või akrediteeritud kooskõlas artikliga 20. Läbivaatusel peab kontrollima vastavust vähemalt II lisa punktis 2.2 osutatud nõuetele.

4. Kandidaadid peavad tõendama oma üldiseid kutsealaseid teadmisi sooritades eksami, mis hõlmab vähemalt IV lisas loetletud üldteemasid.

II JAGU

Sertifikaat

Artikkel 12

Keelteoskus

VI lisas osutatud keelteoskuse nõue peab olema täidetud selle infrastruktuuri osas, mille jaoks sertifikaati taotletakse.

Artikkel 13

Ametialased oskused

1. Kandidaadid peavad sooritama eksami, kus kontrollitakse nende kutsealaseid teadmisi ja oskusi seoses veeremiga, mille

⁽¹⁾ EÜT L 199, 31.7.1985, lk 56.

jaoks sertifikaati taotletakse. Kõnealune eksam hõlmab vähemalt V lisas loetletud üldteemasid.

2. Kandidaadid peavad sooritama eksami, kus kontrollitakse nende kutsealaseid teadmisi ja oskusi seoses infrastruktuuridega, mille jaoks sertifikaati taotletakse. See eksam hõlmab vähemalt kõiki VI lisas loetletud üldteemasid. Vajadusel hõlmab eksam ka keelteoskust kooskõlas VI lisa punktiga 8.

3. Raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja korraldab kandidaatidele direktiiviga 2004/49/EÜ sätestatud ohutuse juhtimissüsteemi käsitleva koolituse.

IV PEATÜKK

VEDURIJUHILOA JA CERTIFIKAADI SAAMISE KORD

Artikkel 14

Vedurijuhiloa saamine

1. Pädev asutus avaldab vedurijuhiloa saamiseks järgitava korra.

2. Kõik vedurijuhiloa taotlused esitab pädevale asutusele vedurijuhi kandidaat või mis tahes tema nimel tegutsev üksus.

3. Pädevale asutusele esitatud taotlused võivad käsitleda uue vedurijuhiloa andmist, sellel esitatud andmete ajakohastamist, selle uuendamist või duplikaadi väljastamist.

4. Pädev asutus annab vedurijuhiloa välja võimalikult kiiresti ning mitte hiljem kui üks kuu pärast kõigi vajalike dokumentide saamist.

5. Vedurijuhiluba kehtib kümme aastat, kui artikli 16 lõikest 1 ei tulene teisiti.

6. Vedurijuhiluba antakse välja ühes eksemplaris. Vedurijuhiloa duplikaadi väljastamine on lubatud vaid siis, kui pädev asutus teeb seda duplikaadi taotluse põhjal.

Artikkel 15

Sertifikaadi saamine

Iga raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja kehtestab oma ohutuse juhtimissüsteemi osana menetluse sertifikaatide väljaandmiseks või ajakohastamiseks vastavalt käesolevale direktiivile, ning apellatsioonimenetlused, mis võimaldavad vedurijuhtidel taotleda sertifikaadi väljaandmist, ajakohastamist, peatamist või tagasivõtmist käsitleva otsuse uut läbivaatamist.

Raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja ajakohastab viivitamata sertifikaadi, kui selle omanikule on antud täiendavaid lube seoses veeremi või infrastruktuuriga.

Artikkel 16

Perioodiline kontroll

1. Selleks, et vedurijuhiluba oleks kehtiv, peab selle omanik läbima perioodilisi eksameid ja/või katseid, millega kontrollitakse artikli 11 lõigetes 2 ja 3 osutatud nõuetele vastavust. Meditsiiniliste nõuete osas tuleb kooskõlas II lisa punkti 3.1 sätetega kinni pidada kontrollide miinimumsagedusest. Neid tervisekontrollide viivad läbi või nende läbiviimist jälgivad kooskõlas artikliga 20 tunnustatud või akrediteeritud arstid. Seoses üldiste kutsealaste teadmistega kohaldatakse artikli 23 lõike 8 sätteid.

Vedurijuhiloa uuendamisel kontrollib pädev asutus artikli 22 lõike 1 punktiga a sätestatud registrist vedurijuhi vastavust käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud nõuetele.

2. Sertifikaadi kehtivuse säilimiseks peab selle omanik läbima perioodilisi eksameid ja/või katseid, mis on seotud artiklites 12 ja 13 osutatud nõuetega. Nende eksamite/katsete sageduse määrab kindlaks vedurijuhi tööle võtnud või temaga lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja kooskõlas oma ohutuse juhtimissüsteemiga ning pidades kinni VII lisas osutatud miinimumsagedusest.

Iga sellise kontrollimise kohta kinnitab väljastav asutus sertifikaadile ja artikli 22 lõike 1 punktiga a sätestatud registrisse kantava märkega vedurijuhi vastavust käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud nõuetele.

3. Juhul, kui vedurijuht ei ilmu perioodilisse kontrolli või kui selle tulemus on negatiivne, kohaldatakse artiklis 18 sätestatud menetlust.

Artikkel 17

Töötamise lõpetamine

Kui vedurijuht lõpetab raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja juures töötamise, teavitab viimane sellest viivitamata pädevat asutust.

Vedurijuhiluba on kehtiv seni, kuni artikli 16 lõikes 1 sätestatud nõuded on täidetud.

Sertifikaat kaotab kehtivuse, kui selle omanik lõpetab vedurijuhina töötamise. Siiski saab loaomanik oma ametialaste oskuste tõendamiseks sertifikaadi kinnitatud koopia. Vedurijuhile sertifikaati väljastades peab teda tööle võttev uus raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja neid oskusi arvesse võtma.

Artikkel 18

Vedurijuhtide järelevalve raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate poolt

1. Raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad peavad tagama ja kontrollima, et nende poolt tööle võetud või nendega

lepingu sõlminud vedurijuhtide juhiloa ja sertifikaadid oleksid kehtivad.

Nad kehtestavad oma vedurijuhtide jaoks järelevalvesüsteemi. Kui sellise järelevalve tulemused seavad kahtluse alla vedurijuhi pädevuse oma töö suhtes ning tema vedurijuhiloa või sertifikaadi jätkuva kehtivuse, võtavad raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja viivitamatult vajalikud meetmed.

2. Kui vedurijuhi arvates seab tema tervislik seisund kahtluse alla tema tööle sobivuse, teavitab ta sellest viivitamatult vastavalt vajadusele kas raudtee-ettevõtjat või infrastruktuuri-ettevõtjat.

Niipea, kui raudtee-ettevõtjat või infrastruktuuri-ettevõtja saab teada või arst talle teatab, et vedurijuhi tervis on halvenenud sellisel määral, mis seab kahtluse alla tema tööle sobivuse, võtab ta viivitamatult vajalikud meetmed, sealhulgas viib läbi II lisa punktis 3.1 kirjeldatud läbivaatuse. Lisaks peab olema tagatud, et teenistuse ajal ei viibi vedurijuhid ühelgi hetkel ühegi sellise aine mõju all, mis võib mõjutada nende kontsentreerumisvõimet, tähelepanu või käitumist. Pädevat asutust teavitatakse viivitamata juhul, kui töövõimetus kestab rohkem kui kolm kuud.

V PEATÜKK

PÄDEVA ASUTUSE ÜLESANDED JA OTSUSED

Artikkel 19

Pädeva asutuse ülesanded

1. Pädev asutus täidab läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil järgmisi ülesandeid:

- a) vedurijuhilubade väljaandmine ja ajakohastamine ning nende duplikaatide väljastamine kooskõlas artiklitega 6 ja 14;
- b) artikli 16 lõikega 1 sätestatud perioodiliste eksamite/katsete läbiviimise tagamine;
- c) vedurijuhilubade peatamine ja tühistamine ning väljastava asutuse teavitamine sertifikaatide peatamise põhjendatud taotlustest kooskõlas artikliga 28;
- d) kooskõlas artiklitega 23 ja 24 isikute või organite tunnustamine, juhul kui liikmesriik on nii otsustanud;
- e) kooskõlas artikliga 20 akrediteeritud või tunnustatud isikuid ja organeid käsitleva registri avaldamise ja ajakohastamise tagamine;
- f) artikli 16 lõikega 1 ja artikliga 22 sätestatud vedurijuhilubade registri pidamise ja ajakohastamise tagamine;
- g) artikliga 25 sätestatud vedurijuhtide sertifitseerimisprotsessi järelevalve teostamine;

- h) artikliga 28 sätestatud kontrollide teostamine;
- i) artikli 24 lõikega 5 sätestatud eksamineerijatele kohaldatavate siseriiklike kriteeriumide kehtestamine.

Pädev asutus vastab kiiresti teabe saamise taotlustele ning esitab vedurijuhilubade ettevalmistamisel viivitamata taotlused täiendava teabe saamiseks.

2. Lõike 1 punktides c, f ja g osutatud ülesannete täitmist ei või pädev asutus delegeerida kolmandatele isikutele.

3. Ülesannete täitmiseks antav volitus on läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning ei tekita huvide konflikti.

4. Kui pädev asutus volitab raudtee-ettevõtjat või sõlmib viimasega lepingu lõike 1 punktides a või b osutatud ülesannete täitmiseks, peab olema täidetud vähemalt üks järgmisest tingimusest:

a) raudtee-ettevõtja annab vedurijuhilube välja ainult oma vedurijuhtidele;

b) raudtee-ettevõtjal ei ole asjaomasel territooriumil ainuõigust ühegi ülesande suhtes, mille täitmiseks ta kolmandaid isikuid volitas või nendega lepingu sõlmis.

5. Kui pädev asutus annab ülesannete täitmiseks volituse või sõlmib lepingu, peab volitatud esindaja või lepinguosaline selliste ülesannete täitmisel kinni pidama käesoleva direktiiviga pädevatele asutustele sätestatud kohustustest.

6. Kui pädev asutus annab ülesannete täitmiseks volituse või sõlmib lepingu, kehtestab ta süsteemi nende ülesannete täitmise kontrollimiseks ja lõigetega 2, 4, ja 5 sätestatud tingimustest kinnipidamise tagamiseks.

Artikkel 20

Akrediteerimine ja tunnustamine

1. Käesoleva direktiivi alusel akrediteeritud isikuid või organeid akrediteerib asjaomase liikmesriigi poolt määratud akrediteeriv organ. Akrediteerimisprotsess põhineb sellistel sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumitel nagu asjaomased seeria EN 45000 Euroopa standardid, samuti kandidaatide esitatud dokumentide hindamisel, mis annavad nõuetekohaselt tunnistust nende oskuste kohta kõnealuses valdkonnas.

2. Teise võimalusena lõikes 1 sätestatud akrediteerimise kõrval võib liikmesriik sätestada, et käesoleva direktiivi alusel tunnustatud isikuid või organeid tunnustab asjaomase liikmesriigi poolt kindlaks määratud pädev asutus või organ. Tunnustamine põhineb sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumitel. Juhul, kui mõni vajaminev pädevus on äärmiselt haruldane, võib selle eeskirja suhtes siiski erandi kehtestada pärast komisjonilt positiivse arvamuse saamist vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele.

Sõltumatuse kriteeriumi ei kohaldata artikli 23 lõigetes 5 ja 6 osutatud koolituse puhul.

3. Pädev asutus tagab käesoleva direktiivi alusel akrediteeritud või tunnustatud isikute ja organite registri avaldamise ja ajakohastamise.

Artikkel 21

Pädeva asutuse otsused

1. Pädev asutus põhjendab oma otsuseid.

2. Pädev asutus tagab halduskaebuste menetluse kehtestamise, mis võimaldab tööandjatel ja vedurijuhtidel taotleda iga käesoleva direktiivi kohaselt tehtud otsuse uut läbivaatamist.

3. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada pädeva asutuse otsuste üle kohtulik kontroll.

Artikkel 22

Registrid ja teabevahetus

1. Pädev asutus peab:

a) pidama registrit kõigi vedurijuhilubade kohta, mis on väljaantud, ajakohastatud, uuendatud, muudetud, mille kehtivusaeg on lõppenud, mis on peatatud, tühistatud või mille kadumisest, vargusest või hävitamisest on teatatud. See register sisaldab I lisa punktis 4 osutatud andmeid iga vedurijuhiloa kohta, mis on kättesaadav igale vedurijuhile antud riikliku numbri järgi. Registrit ajakohastatakse korrapäraselt;

b) andma põhjendatud taotluse korral teise liikmesriigi pädevatele asutustele, agentuurile või vedurijuhtide igale tööandjale teavet kõnealuste vedurijuhilubade kohta.

2. Iga raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja peab:

a) pidama registrit või tagama registri pidamise kõigi sertifikaatide kohta, mis on väljaantud, mida on ajakohastatud, uuendatud, muudetud, mille kehtivusaeg on lõppenud, mis on peatatud, tühistatud või mille kadumisest, vargusest või hävitamisest on teatatud. See register sisaldab I lisa punktis 4 osutatud andmeid iga sertifikaadi kohta, samuti artikliga 16 sätestatud perioodiliste kontrollidega seonduvad andmed. Registrit ajakohastatakse korrapäraselt;

b) tegema koostööd oma asukohajärgse liikmesriigi pädeva asutusega, et vahetada teavet ning anda pädevale asutusele juurdepääs vajalikele andmetele;

c) andma teiste liikmesriikide pädevatele asutustele nende taotluse korral teavet kõnealuste sertifikaatide sisu kohta, kui see on vajalik nende riikidevahelise tegevuse tõttu.

3. Pädevad asutused teevad agentuuriga koostööd lõigetes 1 ja 2 sätestatud registrite koostalitlusvõime tagamiseks. Sel eesmärgil võtab komisjon enne ... (*) vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud menetlusele ja agentuuri ettevalmistatud eelnõu alusel vastu kehtestatavate registrite põhilised parameetrid, nagu säilitatavad andmed, nende formaat ja andmevahetuse kord, juurdepääsuõigused, andmete säilitamise kestus ja menetlused pankroti korral.

4. Pädevad asutused, infrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad tagavad, et lõigetes 1 ja 2 sätestatud registrid ning selliste registrite kasutusviis oleks vastavuses direktiiviga 95/46/EÜ.

5. Agentuur tagab, et lõike 2 punktide a ja b alusel kehtestatud süsteem oleks vastavuses määrusega (EÜ) nr 45/2001.

VI PEATÜKK

VEDURIJUHTIDE KOOLITUS JA EKSAMINEERIMINE

Artikkel 23

Koolitus

1. Vedurijuhtide koolituse üks osa on vedurijuhiloa kohta, käsitledes IV lisas kirjeldatud üldisi kutsealaseid teadmisi ning teine osa on sertifikaadi kohta, käsitledes V ja VI lisas kirjeldatud kutsealaseid eriteadmisi.

2. Koolitusmeetod peab vastama III lisaga sätestatud kriteeriumitele.

3. IV lisas on määratletud koolituse üksikasjalikud eesmärgid vedurijuhiloa puhul ning V ja VI lisas sertifikaadi puhul. Neid võib täiendada kas:

a) asjaomaste KTKdega — komisjon tagab vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele KTKde ja käesoleva direktiivi lisade vahelise sidususe — või

b) kriteeriumitega, mida agentuur esitab määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 17 alusel ning komisjon võtab vastu kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 31 lõikega 2.

4. Kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 13 võtavad liikmesriigid meetmeid, et tagada vedurijuhikandidaatidele õiglane ja mittediskrimineeriv juurdepääs koolitusele, mida on vaja vedurijuhiloa ja sertifikaadi saamiseks vajalike tingimuste täitmiseks.

5. Artikli 11 lõikes 4 sätestatud üldiste ametialaste teadmiste, artiklis 12 sätestatud keelteoskuse ja artikli 13 lõikes 1 sätestatud veeremiga seotud kutsealaste teadmiste alast koolitust annavad kooskõlas artikliga 20 akrediteeritud või tunnustatud isikud või organid.

6. Artikli 13 lõikes 2 sätestatud infrastruktuuri alaste teadmiste, sealhulgas marsruudi tundmise ning liikluskorraldusees-

kirjade ja -korra alast koolitust annavad selle liikmesriigi poolt akrediteeritud või tunnustatud isikud või organid, mille territooriumil asjaomane infrastruktuur asub.

7. Vedurijuhiloa osas kohaldatakse direktiiviga 2005/36/EÜ kehtestatud ametialase kvalifikatsiooni tunnustamise üldsüsteemi jätkuvalt nende vedurijuhtide ametialase kvalifikatsiooni tunnustamisel, kes on liikmesriigi kodanikud ning kes on saanud oma koolitustunnistuse kolmandas riigis.

8. Kehtestatakse pideva koolituse süsteem, mis tagaks personali pädevuse säilimise kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ III lisa punkti 2 alapunktiga e.

Artikkel 24

Eksamid

1. Nõutava kvalifikatsiooni kontrollimiseks ettenähtud eksamid ja eksamineerijad määratakse kindlaks:

a) vedurijuhiloaga seotud osa jaoks: pädeva asutuse poolt vedurijuhiloa saamise menetluse kehtestamisel vastavalt artikli 14 lõikele 1;

b) sertifikaadiga seotud osa jaoks: raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja poolt sertifikaadi saamise menetluse kehtestamisel vastavalt artiklile 15.

2. Lõikes 1 osutatud eksamite läbiviimist jälgivad kooskõlas artikliga 20 akrediteeritud või tunnustatud pädevad eksamineerijad ja eksamite korraldamisel tuleb vältida igasugust huvide konflikti.

3. Infrastruktuuralaste teadmiste, sealhulgas marsruudi ja liikluskorralduseeskirjade tundmise hindamist viivad läbi selle liikmesriigi poolt akrediteeritud või tunnustatud isikud või organid, kelle territooriumil infrastruktuur asub.

4. Lõikes 1 osutatud eksamite korraldamisel välditakse igasugust huvide konflikti, ilma et see piiraks võimalust, et eksamineerija kuulub sertifikaati väljastava raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja juurde.

5. Eksamineerijate ja eksamite valikul võib järgida agentuuri esitatud ja artikli 31 lõikega 2 osutatud menetluse alusel komisjoni poolt vastuvõetud ühenduse kriteeriume. Selliste ühenduse kriteeriumite puudumisel kehtestavad pädevad asutused riiklikud kriteeriumid.

6. Koolituskursuse lõppedes korraldatakse teoreetilised ja praktilised eksamid. Juhtimisoskust hinnatakse raudteevõrgus toimuvate proovisõitude ajal. Kasutada võib ka simulaatoreid, et kontrollida tööeeskirjade rakendamist ning vedurijuhi tegutsemist eriti rasketes olukordades.

(*) Ühe aasta möödumist käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

VII PEATÜKK

HINDAMINE

Artikkel 25

Kvaliteedistandardid

Pädevad asutused tagavad, et kogu koolituse, oskuste hindamise ning vedurijuhilubade ja sertifikaatide ajakohastamisega seotud tegevus oleks kvaliteedistandardite süsteemi raames pideva järelevalve all. Käesolevat sätet ei kohaldata neile tegevustele, mis on juba hõlmatud raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate poolt kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ kehtestatud ohutuse juhtimissüsteemidega.

Artikkel 26

Sõltumatu hindamine

1. Igas liikmesriigis tuleb vähemalt iga viie aasta järel läbi viia ametialaste teadmiste ja oskuste omandamise ja hindamise ning vedurijuhilubade ja sertifikaatide väljaandmise süsteemi sõltumatu hindamine. Seda ei kohaldata neile tegevustele, mis on juba hõlmatud raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate poolt kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ kehtestatud ohutuse juhtimissüsteemidega. Hindamise viivad läbi kvalifitseeritud isikud, kes ise ei ole asjaomaste tegevustega seotud.

2. Nende sõltumatute hindamiste tulemused dokumenteeritakse nõuetekohaselt ning juhitakse neile asjaomaste pädevate asutuste tähelepanu. Vajadusel võtavad liikmesriigid asjakohaseid meetmeid, et kõrvaldada igasugused sõltumatu hindamise käigus ilmnenu vajakajäämised.

VIII PEATÜKK

MUU PERSONALI SERTIFIITSEERIMINE

Artikkel 27

Aruanne muu personali kohta

Agentuur määrab hiljemalt ... (*) esitatavas aruandes kindlaks veduris ja rongis töötava ja ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid täitva muu personali, kelle ametialased oskused aitavad seetõttu kaasa raudteeohutuse tagamisele, tegevusala ja ülesanded, mida tuleks reguleerida ühenduse tasandil lubade ja/või sertifikaatide süsteemiga, mis võib olla sarnane käesoleva direktiiviga kehtestatud süsteemile.

(*) Kahe aasta möödudes käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

IX PEATÜKK

KONTROLLID JA KARISTUSED

Artikkel 28

Pädeva asutuse teostatav kontroll

1. Pädev asutus võib igal ajal võtta meetmeid, et kontrollida tema jurisdiktsiooni alla kuuluvast piirkonnast sõitvates rongides, kas vedurijuhtidel on kooskõlas käesoleva direktiiviga väljaantud dokumendid.

2. Olenemata lõikes 1 sätestatud kontrollimisest võib pädev asutus töökohal täheldatud hooletuse korral kontrollida, kas asjaomane vedurijuht vastab artiklis 13 sätestatud nõuetele.

3. Pädev asutus võib uurida, kuidas tema jurisdiktsiooni alla kuuluvast piirkonnast töötavad vedurijuhid, raudtee-ettevõtjad, infrastruktuuri-ettevõtjad, eksamineerijad ja koolituskeskused peavad neile pandud ülesandeid täites kinni käesolevast direktiivist.

4. Kui pädev asutus leiab, et vedurijuht ei vasta enam ühele või mitmele nõutavale tingimusele, võtab ta järgmisi meetmeid:

a) pädeva asutuse väljastatud vedurijuhiloa puhul: pädev asutus peatab vedurijuhiloa. Peatamine on kas ajutine või lõplik, sõltuvalt raudteeohutusele tekitatud probleemide ulatusest. Pädev asutus teavitab oma põhjendatud otsusest viivitamata asjaomast vedurijuhti ja tema tööandjat, ilma et see piiraks artikliga 21 sätestatud apellatsioonikaebuse õigust. Pädev asutus määrab kindlaks menetluse vedurijuhiloa tagasisaamiseks;

b) teise liikmesriigi pädeva asutuse väljastatud vedurijuhiloa puhul esitab pädev asutus sellele asutusele põhjendatud taotluse kas täiendava kontrolli teostamiseks või vedurijuhiloa peatamiseks. Taotlust esitav pädev asutus teavitab oma taotlusest komisjoni ja teisi pädevaid asutusi. Kõnealuse vedurijuhiloa väljastanud asutus vaatab taotluse nelja nädala jooksul läbi ning teatab teisele asutusele oma otsusest. Vedurijuhiloa väljastanud asutus teavitab oma otsusest ka komisjoni ja teisi pädevaid asutusi. Iga pädev asutus võib vedurijuhiloa väljastanud asutuse otsuse tegemiseni keelata vedurijuhil oma jurisdiktsiooni alla kuuluval territooriumil sõitmise;

c) sertifikaadi puhul: pöördub pädev asutus selle väljastanud asutuse poole ning esitab põhjendatud taotluse kas täiendava kontrolli teostamiseks või sertifikaadi peatamiseks. Sertifikaadi väljastanud asutus võtab kohaseid meetmeid ja esitab pädevale asutusele nelja nädala jooksul aruande. Pädev asutus võib sertifikaadi väljastanud asutuse aruannet oodates keelata vedurijuhil oma jurisdiktsiooni alla kuuluval territooriumil sõitmise ning teavitab sellest komisjoni ja teisi pädevaid asutusi.

Igal juhul, kui pädev asutus leiab, et konkreetne vedurijuht on raudteeohutusele tõsiseks probleemiks, võtab ta viivitamatult vajalikud meetmed, näiteks palub infrastruktuuri-ettevõtjal rong peatada ning keelata vedurijuhil oma jurisdiktsiooni alla kuuluval territooriumil sõitmise nii kauaks kui vajalik. Pädev asutus teavitab sellisest otsusest komisjoni ja teisi pädevaid asutusi.

Igal juhul ajakohastab pädev asutus või selle jaoks määratud organ artiklis 22 sätestatud registrit.

5. Kui pädev asutus leiab, et teise liikmesriigi pädeva asutuse poolt vastavalt lõikele 4 võetud otsus ei vasta asjaomastele kriteeriumitele, edastatakse küsimus komisjonile, kes esitab oma arvamuse kolme kuu jooksul. Vajadusel esitatakse asjaomasele liikmesriigile parandusmeetmete ettepanek. Mittenõustumise või vaidluse korral edastatakse küsimus artikli 31 lõikes 1 osutatud komiteele ning komisjon võtab mis tahes vajalikud meetmed artikli 31 lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt. Liikmesriik võib pikendada vastavalt lõikele 4 vedurijuhile antud oma territooriumil sõitmise keeldu, kuni küsimus on kooskõlas käesoleva lõikega lahendatud.

Artikkel 29

Karistused

Ilma et see piiraks käesoleva direktiiviga kehtestatud mis tahes teisi karistusi või menetlusi, sätestavad liikmesriigid käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise eest kohaldatavate karistuste korra ning võtavad kõik vajalikud meetmed selle rakendamise tagamiseks. Sätestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, mittediskrimineerivad ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt artiklis 35 kindlaksmääratud kuupäevaks ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.

X PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 30

Lisade muudatused

Lisasid kohandatakse teaduse ja tehnika arenguga artikli 31 lõikes 2 ettenähtud korras.

Artikkel 31

Komitee

1. Komisjoni abistab direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel loodud komitee.

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

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikega 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 32

Aruanne

Agentuur hindab kooskõlas käesoleva direktiiviga teostatud vedurijuhtide sertifitseerimise arengut. Agentuur esitab komisjonile mitte hiljem kui neli aastat pärast artikli 22 lõikes 3 sätestatud registrite põhiparameetrite vastuvõtmist aruande, mis vajadusel sisaldab süsteemi tehtavaid parandusi, mis puudutavad:

- vedurijuhilubade ja sertifikaatide väljastamise korda,
- koolituskeskuste ja hindajate akrediteerimist,
- pädevate asutuste poolt kehtestatava kvaliteedisüsteemi,
- sertifikaatide vastastikust tunnustamist,
- IV, V ja VI lisas osutatud koolitusnõuete vastavust artikli 4 lõike 2 punktis a osutatud turustruktuurile ja kategooriatele,
- registrite vastastikust sidusust ja tööturu liikuvust.

Lisaks võib agentuur selles aruandes vajaduse korral soovitada meetmeid, mis puudutavad nende isikute ametialaste teadmiste teoreetilisi ja praktilisi eksameid, kes taotleavad ühtlustatud sertifikaati veeremi ja asjaomase infrastruktuuri kohta.

Nende soovitude alusel võtab komisjon asjakohased meetmed ning esitab vajadusel käesoleva direktiivi muudatusettepanekud.

Artikkel 33

Kiipkaartide kasutamine

Agentuur kaalub hiljemalt ... (*) artiklis 4 sätestatud vedurijuhiluba ja sertifikaate ühendavate kiipkaartide kasutamise võimalust ning koostab tasuvusanalüüsi. Kui see on asjakohane, võtab komisjon vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele ja agentuuri ettevalmistatud eelnõu alusel vastu sellise kiipkaardi tehnilised ja funktsionaalsed nõuded. Kiipkaardi kasutuselevõtmine võib vajalikuks muuta lisade kohandamise kooskõlas artikliga 30.

(*) Viie aasta möödudes käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Artikkel 34

Koostöö

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel. Pädevad asutused teevad rakendamise käesolevas etapis koostööd.

Agentuur abistab pädevate asutuste koostööd ning korraldab nende esindajatega asjakohaseid koosolekuid.

Artikkel 35

Rakendamine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ... (*). Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti. Komisjon teavitab sellest teisi liikmesriike.

3. Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprosele ja Maltale, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

Artikkel 36

Järk-järguline rakendamine ja üleminekuperioodid

Käesolevat direktiivi rakendatakse järk-järgult vastavalt järgnevalt esitatud korrale.

1. Artiklis 22 sätestatud registrid koostatakse kahe aasta jooksul artikli 22 lõikes 3 sätestatud põhiliste parameetrite vastuvõtmisest.

2. a) Kahe aasta jooksul pärast artikli 22 lõikes 3 sätestatud põhiliste parameetrite vastuvõtmist antakse käesolevale direktiivile vastavaid sertifikaate või vedurijuhilube välja neile vedurijuhtidele, kes osutavad piiriüleseid teenuseid, kabotaažiteenuseid või kaubaveoteenuseid teises liikmesriigis või kes töötavad vähemalt kahes liikmesriigis, ilma et see piiraks punkti 3 sätete kohaldamist.

Alates samast kuupäevast peavad kõik eespool loetletud teenused osutavad vedurijuhid, sealhulgas need, kellel ei ole veel käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube

või sertifikaate, läbima artiklis 16 sätestatud perioodilisi kontrollid.

b) Kahe aasta jooksul pärast punktis 1 sätestatud registrite koostamise lõpuleviimist antakse kõik uued vedurijuhiload ja sertifikaadid välja kooskõlas käesoleva direktiiviga, ilma et see piiraks punkti 3 sätete kohaldamist.

c) Seitsme aasta jooksul punktis 1 ettenähtud registrite koostamisest antakse kõigile vedurijuhtidele käesolevale direktiivile vastavad vedurijuhiload ja sertifikaadid. Väljastavad asutused võtavad arvesse iga vedurijuhi juba omandatud ametialaseid oskusi nii, et see nõue ei põhjusta ebavajalikku haldus- ja finantskoormust. Vedurijuhile varem antud juhtimisõigused tuleb võimalusel säilitada. Siiski võivad väljastavad asutused otsustada vastavalt vajadusele kas üksikute vedurijuhtide või vedurijuhtide rühma puhul, et käesoleva direktiivi alusel vedurijuhilubade ja/või sertifikaatide omandamiseks on vaja läbida täiendavaid eksameid ja/või koolitusi.

3. Vedurijuhid, kellel on juhtimisõigus sätete alusel, mida kohaldata enne käesoleva direktiivi sätete kohaldamist vastavalt punkti 2 alapunktidele a või b, võivad jätkata oma kutsealast tööd neile antud õiguste alusel ning ilma käesoleva direktiivi sätteid kohaldamata kuni seitsme aasta jooksul punktis 1 sätestatud registrite koostamisest.

Praktikantide puhul, kes alustasid heakskiidetud haridus- ja koolitusprogrammi või heakskiidetud koolituskursust enne käesoleva direktiivi sätete kohaldamist vastavalt punkti 2 alapunktidele a või b, võivad liikmesriigid need praktikandid sertifitseerida vastavalt olemasolevatele siseriiklikele sätetele.

Käesolevas punktis osutatud vedurijuhte ja praktikante võib asjaomane pädev asutus või asjaomased pädevad asutused erijuhtudel vabastada II lisaga sätestatud meditsiinilistest nõuetest. Sellise erijuhtul väljastatud vedurijuhiloa kehtivus on piiratud asjaomase liikmesriigi territooriumiga.

4. Pädevad asutused, raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et artikliga 16 sätestatud perioodilistele kontrollidele vastavaid kontrollid kohaldatakse järk-järgult neile vedurijuhtidele, kellel ei ole käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube ja sertifikaate.

5. Komisjon nõuab agentuurilt liikmesriigi taotlusel ja asjaomase liikmesriigiga konsulteerides tasuvusanalüüsi koostamist käesoleva direktiivi sätete kohaldamise kohta üksnes selle liikmesriigi territooriumil töötavatele vedurijuhtidele. Tasuvusanalüüs hõlmab kümneaastast ajavahemikku. Kõnealune tasuvusanalüüs esitatakse komisjonile kahe aasta jooksul punktis 1 ettenähtud registri koostamisest.

(*) 24 kuu möödudes käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

Kui tasuvusanalüüs näitab, et käesoleva direktiivi sätete kohaldamise kulud sellistele vedurijuhtidele kaaluvad üles sellest tuleneva tulu, võtab komisjon vastu otsuse vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele kuue kuu jooksul pärast tasuvusanalüüsi tulemuste esitamist. Otsusega võib ette näha, et käesoleva artikli punkti 2 alapunktide b ja c sätteid ei kohaldata sellistele vedurijuhtidele asjaomase liikmesriigi territooriumil kuni kümne aasta jooksul.

Mitte hiljem kui 24 kuud enne ajutise vabastuse lõppemist võib komisjon asjaomase liikmesriigi raudteesektori asjakohaseid arenguid arvestades paluda agentuuril koostada vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele uus tasuvusanalüüs, mille agentuur esitab komisjonile mitte hiljem kui 12 kuud enne ajutise vabastuse lõppemist. Komisjon teeb otsuse vastavalt käesoleva punkti teises lõigus kirjeldatud menetlusele.

Artikkel 37

Jõustumine

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

Artikkel 38

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

...

Nõukogu nimel
eesistuja

...

I LISA

VEDURIJUHILOA JA ÜHTLUSTATUD LISASERTIFIKAADI ÜHENDUSE MUDEL

1. VEDURIJUHILOA OMADUSED

Vedurijuhiloa füüsilised omadused peavad olema vastavuses ISO standarditega 7810 ja 7816-1.

Kaart peab olema valmistatud polükarbonaadist.

Vedurijuhiloa omaduste kontrollimeetodid nende rahvusvahelistele standarditele vastavuse tagamiseks peavad vastama ISO standardile 10373.

2. VEDURIJUHILOA SISU

Vedurijuhiloa esiküljele peab kandma järgmise teabe:

- a) suures kirjas trükitud sõnad "vedurijuhiluba" selle väljaandnud liikmesriigi keeles või keeltes;
- b) vedurijuhiloa väljaandnud liikmesriigi nimi;
- c) vedurijuhiloa väljaandnud liikmesriigi tunnusmärk vastavalt riigi ISO 3166 koodile trükitud negatiivina sinises ristkülikus, mida ümbritseb 12 kollast tähte;
- d) teave väljaantud vedurijuhiloa kohta järgmiste nummerdatud andmetega:
 - i) omaniku perekonnanimi;
 - ii) omaniku eesnimi (eesnimed);
 - iii) omaniku sünniaeg ja -koht;
 - iv) — vedurijuhiloa väljaandmise kuupäev;
— vedurijuhiloa kehtivuse lõppkuupäev;
— väljaandnud asutuse nimi;
— tööandja poolt töötajale antud viitenumber (ei ole kohustuslik);
 - v) vedurijuhiloa number, mis annab juurdepääsuõiguse riikliku registri andmetele;
 - vi) omaniku foto;
 - vii) omaniku allkiri;
 - viii) omaniku alaline elukoht või postiaadress (ei ole kohustuslik);
- e) sõnad "Euroopa ühenduste mudel" vedurijuhiloa väljaandnud liikmesriigi keel(t)es ning sõnad "vedurijuhiluba" muudes ühenduste keeltes kollases trükis vedurijuhiloa taustana;
- f) värviviited:
 - sinine: Pantone Reflex blue,
 - kollane: Pantone yellow.
- g) täiendav teave või pädeva asutuse poolt vastavalt II lisale kehtestatud meditsiinilised kasutuspiirangud kodeeritud kujul.

Koodid määrab kindlaks komisjon artikli 31 lõikes 2 osutatud menetluse teel agentuuri soovitusel.

3. SERTIFIKAAT

Sertifikaat peab sisaldama järgmist teavet:

- a) sertifikaadi omaniku perekonnanimi;
- b) sertifikaadi omaniku eesnimi (eesnimed);
- c) sertifikaadi omaniku sünniaeg ja -koht;
- d) — sertifikaadi väljaandmise kuupäev;
— sertifikaadi kehtivuse lõppkuupäev;
— sertifikaadi väljaandnud asutuse nimi;
— tööandja poolt töötajale antud viitenumber (ei ole kohustuslik);

- e) sertifikaadi number, mis annab juurdepääsuõiguse riikliku registri andmetele;
- f) sertifikaadi omaniku foto;
- g) sertifikaadi omaniku allkiri;
- h) sertifikaadi omaniku alaline elukoht või postiaadress (ei ole kohustuslik);
- i) raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja nimi ja aadress, kelle juures on vedurijuhil lubatud ronge juhtida;
- j) kategooria, mille kohta on sertifikaadi omanikule juhtimisõigus antud;
- k) veeremite tüüp või tüübid, mida sertifikaadi omanikul on lubatud juhtida;
- l) infrastruktuurid, kus sertifikaadi omanikul on lubatud juhtida;
- m) igasugune täiendav teave või piirangud;
- n) keelteoskus.

4. RIIKLIKES REGISTRITES SISALDUVAD MIINIMUMANDMED

- a) Andmed vedurijuhiloa kohta:

Kõik vedurijuhiloal esitatud andmed ning andmed artiklitega 11 ja 16 sätestatud nõuetega seotud kontrolli kohta.

- b) Andmed sertifikaadi kohta:

Kõik sertifikaadil esitatud andmed ning andmed artiklitega 12, 13 ja 16 sätestatud nõuetega seotud kontrolli kohta.

II LISA

MEDITSIINILISED NÕUDED

1. ÜLDNÕUDED

1.1 Vedurijuhtidel ei tohi olla selliseid haigusi ja nad ei või saada ravi ega tarvitada ühtegi ravimit või ainet, mis võivad põhjustada:

- äkilist teadvuse kaotust;
- tähelepanu- või kontsentratsioonivõime langust;
- äkilist töövõimetust;
- tasakaalu- või koordineerimisvõime kaotust;
- olulist liikumisvõime piiratust.

1.2 Nägemine

Täidetud peavad olema järgmised nägemisega seonduvad nõuded:

- kaugnägemisteravus korrigeeritult või korrigeerimata: 1,0; minimaalselt 0,5 halvema nägemisega silmas;
- maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugnägevus +5/lühinägevus -8. Erandid on lubatud erandjuhtudel ning pärast silmaarstiga konsulteerimist. Seejärel võtab arst vastu otsuse;
- nägemine lühikeselt ja keskmiselt distantstilt: piisav, kas korrigeeritult või korrigeerimata;
- kontaktläätsed ja prillid on lubatud spetsialistipoolse korrapärase kontrolli olemasolul;
- normaalne värvusnägemine: tunnustatud testi, nagu Ishihara, samuti vajadusel teise tunnustatud testi kasutamine;
- vaateväli: normaalne;
- mõlema silmaga nägemine: normaalne; pole nõutav juhul, kui nägemist on asjakohaselt korrigeeritud ning tal on piisav kompenseerimiskogemus. Ainult juhul, kui isik kaotas binokulaarse nägemise pärast tööleasumist;
- binokulaarne nägemine: normaalne;
- värvusnägemine: test põhineb üksikute värvide, mitte nende suhteliste erinevuste äratundmisel;
- kontrastitundlikkus: hea;
- arenevate silmahaiguste puudumine;
- läätsede implantaadid, keratotoomia ja keratektoomia on lubatud üksnes tingimusel, et neid kontrollitakse iga-aastaselt või arsti poolt kehtestatud ajavahemike järel.
- adaptatsioonivõime pimestamisele;
- värvilised kontaktläätsed ja fotokromaatilised läätsed ei ole lubatud. UV filtriga läätsed on lubatud.

1.3 Kuulmise ja kõnega seotud nõuded

Audiogrammiga kinnitatud piisav kuulmine, st:

- piisavalt hea kuulmine telefoniga rääkimiseks ning hoiatussignaalide ja raadioteadete kuulmiseks.

Suunistena tuleks käsitleda järgmisi näitajaid:

- kuulmise nõrgenemine ei tohi ületada 40 dB sagedustel 500 ja 1000 Hz;
- kuulmise nõrgenemine ei tohi ületada 45 dB sagedusel 2000 Hz halvema kuulmisega kõrva puhul;
- vestibulaarses süsteemis ei ole kõrvalekaldeid;
- puuduvad kroonilised kõnehäired (arvestades vajadust vahetada sõnumeid valjusti ja selgelt);
- kuulmisaparaatide kasutamine on lubatud erijuhtudel.

1.4 Rasedus

Nõrga tervise või patoloogia puhul tuleb rasedust käsitleda vedurijuhtide ajutise töölt eemaldamise põhjusena. Kohaldama peab rasedaid juhte kaitsvaid õigusnorme.

2. MINIMAALNE TERVISEKONTROLL ENNE TÖÖLEVÕTMIST

2.1 Tervisekontroll

- üldine tervisekontroll;
- meeheelundite kontroll (nägemine, kuulmine, värvitaju);
- vere- või uriinianalüüsid, muuhulgas diabeedi tuvastamiseks, selles ulatuses, kus need on vajalikud kandidaadi füüsilise sobivuse hindamiseks;
- elektrokardiogramm (EKG) puhkeasendis;
- tööle sobivust kahtluse alla seadvate psühhotroopsete ainete, nagu ebaseaduslike droogide või psühhotroopsete ravimite ning alkoholi kuritarvitamise kontroll;
- kognitiivsed võimed: tähelepanu- ja keskendumisvõime; mälu; tajumisvõime; arutlusvõime;
- suhtlemine;
- psühhomotoorsed võimed: reaktsioonikiirus, käeline koordinatsioon.

2.2 Kutsealane psühholoogiline läbivaatus

Kutsealaste psühholoogiliste läbivaatuste eesmärgiks on toetada personali töölevõtmist ja haldamist. Psühholoogilise hindamise sisu kindlaksmääramiseks peab läbivaatusel hindama, kas vedurijuhi kandidaadil ei ole väljakujunenud eelkõige tema kohanemisvõime või mis tahes asjakohase isiksust mõjutava teguriga seotud kutsealaseid psühholoogilisi puudusi, mis tõenäoliselt häirivad tööülesannete ohutut täitmist.

3. PERIOODILISED KONTROLLID TÖÖLEVÕTMISE JÄREL

3.1 Sagedus

Tervisekontrolli (füüsiline sobivus) peab teostama vähemalt iga kolme aasta tagant kuni 55. eluaastani, seejärel igal aastal.

Sellele lisaks peab arst läbivaatuste sagedust suurendama juhul, kui personaliliikme tervis seda nõuab.

Ilma et see piiraks artikli 16 lõike 1 kohaldamist, peab asjakohase tervisekontrolli läbi viima juhul, kui on põhjust arvata, et vedurijuhiloa või sertifikaadi omanik ei vasta enam II lisa punktiga 1 sätestatud meditsiinilistele nõuetele.

Füüsilist sobivust kontrollitakse korrapäraselt ning pärast iga tööõnnetust. Arst või ettevõtja meditsiiniteenistus võib otsustada läbi viia täiendava asjakohase tervisekontrolli, eelkõige pärast vähemalt 30-päevast haiguse tõttu puudumist. Tööandja peab paluma arstil kontrollida vedurijuhi füüsilist sobivust, kui tööandjal tuli ohutusega seotud põhjustel vedurijuht teenistusest eemaldada.

3.2 Perioodilise tervisekontrolli minimaalne sisu

Kui vedurijuht vastab enne töölevõtmist teostataval läbivaatusel nõutud kriteeriumitele, peavad perioodilised tervisekontrollid sisaldama vähemalt järgmist:

- üldine tervisekontroll,
- meeheelundite kontroll (nägemine, kuulmine, värvitaju),
- vere- või uriinianalüüsid, et tuvastada diabeeti ja muid haigusi vastavalt sellele, mida osutas kliiniline läbivaatus,
- droogidega seonduvad uuringud, kui need on kliiniliselt näidustatud.

Lisaks on vanemate kui 40-aastaste vedurijuhtide puhul nõutav EKG puhkeasendis.

III LISA

KOOLITUSMEETOD

Teoreetiline koolitus (klassiruumis ja näitlike selgituste kujul) ja praktiline koolitus (töökogemus reaalsetes tingimustes, juhtimine järelevalve all ja ilma järelevalveta koolituse eesmärgil suletud trassidel) peavad olema hästi tasakaalustatud.

Liikluskorralduseeskirjade, signaaliedastuse olukordade jms iseseisvaks õppimiseks peab olema lubatud arvutipõhine koolitus.

Ehkki see ei ole kohustuslik, võib simulaatorite kasutamine olla vedurijuhtide tõhusaks koolitamiseks kasulik; eriti kasulikud on need ebatavalistes tingimustes töötamise koolitusel või harva kohaldatavate eeskirjade puhul. Simulaatorite kasutamise eriline eelis on praktilise kogemuse kaudu õppimise võimaldamine selliste olukordade puhul, mida reaalsetes elus ei saa harjutada. Põhimõtteliselt peab kasutama viimase põlvkonna simulaatoreid.

Seoses marsruudi tundmaõppimisega peab eelistama lähenemist, kus vedurijuht sõidab koos teise vedurijuhiga marsruudi läbi kohase arvu reise jooksul nii päeval kui öösel. Teiste meetodite hulgas võib ühe võimaliku koolitusmeetodina kasutada vedurijuhi kabiinist nähtava tee videoid.

IV LISA

VEDURIJUHILOAGA SEOTUD ÜLDISED KUTSEALASED TEADMISED JA NÕUDED

Üldkoolitusel on järgmised eesmärgid:

- raudtee tehnoloogiaalaste teadmiste ja oskuste omandamine, sealhulgas ohutuspõhimõtted ja tööeeskirjade aluseks olevad põhimõtted;
- raudteetöö ohtude ja nende erinevate vahenditega kõrvaldamise alaste teadmiste ja oskuste omandamine;
- raudtee ühe või mitme tööviisi juhtpõhimõtete alaste teadmiste ja oskuste omandamine;
- rongide, nende koosseisu ning vedurite, vagunite, reisivagunite ja muude veeremite tehniliste nõuete alaste teadmiste ja oskuste omandamine.

Eelkõige peavad vedurijuhid:

- aru saada vedurijuhi elukutse erinõuetest, selle elukutse tähtsusest ning nõudmistest ametialases ja eraelulises plaanis (pikad tööajad, kodust eemalolek jne);
- oskama kohaldada personali ohutuseeskirju;
- oskama kindlaks määrata veeremid;
- tundma töömeetodit ja oskama seda täpsel viisil kohaldada;
- tundma viidatavaid ja juhenddokumente (käitustegevuse KTKdes määratletud menetluskäsiraamat ja liinide käsiraamat, rongijuhi käsiraamat, avariijuhend, jne);
- omandama ohutuse seisukohalt oluliste ülesannete täitmiseks sobivaid toimimisviise;
- tundma inimestega seotud õnnetusjuhtumite korral rakendatavaid toimimisviise;
- tundma raudteetööga üldiselt seotud ohtusid;
- tundma liiklusohutuse põhimõtteid;
- oskama kohaldada elektrotehnoloogia aluspõhimõtteid.

V LISA

KUTSEALASED VEEREMIT KÄSITLEVAD TEADMISED JA NÕUDED SEOSSES SERTIFIKAADIGA

Pärast veeremit käsitleva erikoolituse läbimist peavad vedurijuhid olema võimelised täitma järgmisi ülesandeid.

1. KATSED JA KONTROLLID ENNE VÄLJUMIST

Vedurijuhid peavad oskama:

- koondada dokumente ja vajalikku varustust;
- kontrollida veduri võimsust;
- kontrollida veduris olevatesse dokumentidesse kantud teavet;
- tagada ettenähtud kontrollide ja katsete abil, et vedur on võimeline töötama nõutud võimsusel ning et ohutusvarustus on töökorras;
- kontrollida, et ettenähtud kaitse- ja ohutusvarustus on kättesaadav ja töökorras veduri üleandmise ajal või reisi alguses;
- sooritada tavalisi ennetavaid hooldustöid.

2. VEEREMI TUNDMINE

Veduri juhtimiseks peavad vedurijuhid tundma kõiki nende käsutuses olevaid juhtimisseadmeid ja näidikuid, eelkõige neid, mis seonduvad järgmiste teguritega:

- veojõud;
- pidurdamine;
- liiklusohutusega seotud tegurid.

Selleks, et avastada veeremis normist kõrvalekaldeid, teha kindlaks nende asukoht, nendest teavitada, määrata kindlaks tehtavad parandustööd ning teatud juhtudel ise tegutsema asuda, peavad vedurijuhid hästi tundma järgmisi elemente:

- mehhaanilised struktuurid;
- pidurdamis- ja haakeseadmed;
- rattapaarid;
- ohutusvarustus;
- kütusepaagid, mootori toitesüsteem, heitgaasiseadmed;
- veeremi sees ja väljas olevate märgiste, eelkõige ohtlike veoste transpordil kasutatavate sümbolite tähendus;
- reisi registreerimissüsteemid;
- voolu- ja suruõhusüsteemid;
- vooluvõtu ja kõrgepinge seadmed;
- sidevarustus (rongi ja dispetšeri vaheline raadioside jne);
- reiseide korraldamine;
- veeremite koostisosad, nende ülesanne ja puksiirseedmed, eelkõige rongi peatamise süsteem pidurivooliku tühjendamise teel;
- pidurisüsteem;
- vedurite osad;
- automaatsidur, mootorid ja ülekanne.

3. PIDURITE KONTROLL

Vedurijuhid peavad oskama:

- enne rongi väljumist kontrollida ja arvestada, et rongi pidurdusvõimsus vastaks liini jaoks sõidudokumentides kindlaksmääratud nõutavale pidurdusvõimsusele;
- kontrollida veduri ja rongi pidurisüsteemi erinevate osade toimimist vajadusel enne väljumist, sõitu alustades ja sõidu ajal.

4. SÕIDU LIIK JA RONGI MAKSIMUMKIIRUS VASTAVALT LIINI OMADUSTELE

Vedurijuhid peavad oskama:

- teatavaks võtta neile enne väljumist antava teabe;
- määrata kindlaks sõidu liigi ja rongi maksimumkiiruse selliste näitajate, nagu kiiruspiirangute, ilmastikutingimuste või signaalidega seotud mis tahes muutuste põhjal.

5. RONGI JUHTIMINE SEADMEID JA SÕIDUKEID MITTEKAHJUSTAVAL VIISIL

Vedurijuhid peavad oskama:

- kasutada kohaldatavatest eeskirjadest kinni pidades kõiki oma käsutuses olevaid juhtimissüsteeme;
- käivitada rong võttes arvesse liituvust ja võimsuse piiranguid;
- kasutada aeglustamiseks ja peatumiseks pidureid võttes arvesse veeremit ja seadmeid.

6. ERIOLUKORRAD

Vedurijuhid peavad:

- suutma tähele panna rongi juhtimisega seotud ebatavalisi olukordi;
- oskama rongi kontrollida ja ära tunda eriolukorrale viitavad märgid, suutma neid eristada, reageerida vastavalt nende tõsidusele ning proovida neid parandada, pidades alati olulisimaks raudteeliikluse ja inimeste ohutust;
- tundma kaitse ja side kättesaadavaid vahendeid.

7. VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSJUHTUMID, TULEKAHJUD JA INIMESTEGA SEOTUD ÕNNETUSED

Vedurijuhid peavad:

- oskama võtta meetmeid rongi kaitseks ja abi kutsumiseks inimestega seotud õnnetusjuhtumi korral rongis;
- oskama otsustada, kas rong veab ohtlikke aineid ning suutma need kindlaks teha rongidokumentide ja vagunite nimekirja põhjal;
- tundma rongi evakueerimiskorda hädaolukorra puhul.

8. SÕIDU JÄTKAMISE TINGIMUSED PÄRAST VEEREMIGA SEOTUD VAHEJUHTUMIT

Pärast vahejuhtumit peavad vedurijuhid oskama hinnata, kas ja millistel tingimustel võib sõiduk teed jätkata ning teavitama sellest võimalikult kiiresti infrastruktuuri-ettevõtjat.

Vedurijuhid peavad oskama otsustada, kas enne rongi sõidu jätkamist on vaja läbi viia ekspertiis.

9. RONGI PEATAMINE

Vedurijuhid peavad oskama võtta meetmeid, millega tagada, et rong või selle osad isegi kõige raskemates tingimustes ei käivitu ega liigu ootamatult paigast.

Lisaks peavad vedurijuhid tundma meetmeid, mis võimaldavad rongi või selle osasid peatada juhul, kui need on hakanud ootamatult liikuma.

VI LISA

KUTSEALASED INFRASTRUKTUURI KÄSITLEVAD TEADMISED JA NÕUDED SEoses SERTIFIKAADIGA**Infrastruktuuriga seotud küsimused****1. PIDURITE KONTROLL**

Vedurijuhid peavad oskama enne rongi väljumist kontrollida ja arvestada seda, et rongi pidurdusvõimsus vastaks liini jaoks sõidudokumentides kindlaks määratud nõutavale pidurdusvõimsusele.

2. SÕIDU LIIK JA RONGI MAKSIMUMKIIRUS VASTAVALT LIINI OMADUSTELE

Vedurijuhid peavad oskama:

- teatavaks võtta neile antud teabe, nagu kiiruspiirangud või signaalidega seotud mis tahes muutused;
- määrata liini omaduste alusel kindlaks sõidu liigi ja rongi maksimumkiiruse.

3. LIINI TUNDMINE

Vedurijuhid peavad oskama probleeme ennetada ning ohutuse ja muude asjaolude, nagu täpsuse ja majanduslike aspektide suhtes kohaselt reageerida. Seetõttu peavad neil olema põhjalikud teadmised raudteeliinide ning nende marsruudil ja teistel kokkulepitud alternatiivsetel marsruutidel asuvate rajatiste kohta.

Olulised on järgmised aspektid:

- liikluskorraldustingimused (tee vahetused, ühesuunaline sõit jne);
- marsruudi kontrollimine ja asjaomaste dokumentidega konsulteerimine;
- antud sõiduliigi puhul kasutuskõlblike teede kindlaksmääramine;
- kohaldatav raudtee liiklusjuhend ja signalisatsioonisüsteemi tähendus;
- töörežiim;
- blokküsteem ja sellega seotud eeskirjad;
- jaamade nimed ning jaamade ja plokpostide asukohta ja kauguse kindlakstegemine, et juhtimist sellele vastavalt kohandada;
- ülemineku signaliseerimine erinevate töö- või energiavarustussüsteemide vahel;
- kiiruspiirangud vedurijuhi poolt juhitud rongide erinevate kategooriate jaoks;
- topograafilised profiilid;
- erilised pidurdustingimused, näiteks järsu kallakuga liinidel;
- töö iseärasused; erisignaalid, -märgid, väljumistingimused jne.

4. OHUTUSEESKIRJAD

Vedurijuhid peavad oskama:

- panna ronge liikuma üksnes siis, kui kõik nõutud tingimused on täidetud (sõiduplaan, väljasõidu korraldus või -signaal, vajadusel signaalide kasutamine jne);
- jälgima tee kõrval ja kabiinis asuvaid signaale, tõlgendama neid viivitamata ja eksimatult ning tegutsema ettenähtud korras;
- juhtima rongi ohutult vastavalt spetsiaalsetele juhtimisviisidele: rakendama korraldusel sõidu eriliike, ajutisi kiiruspiiranguid, vastassuunas sõitu, luba anda ohu korral signaale, manöövreid, pöördeid, sõitu läbi ehitustööplatside jne;
- pidama kinni sõiduplaanijärgsetest või täiendavatest peatustest ning vajadusel täitma nende peatuste ajal reisijate teenindamisega seotud täiendavaid ülesandeid, eelkõige avama ja sulgema uksi.

5. RONGI JUHTIMINE

Vedurijuhid peavad:

- kogu aeg teadma rongi asukohta läbitaval liinil;
- oskama kasutada aeglustamiseks ja peatumiseks pidureid võttes arvesse veeremit ja seadmeid;
- suutma kohandada rongi liikumist vastavalt sõiduplaanile ning igale energiasäästmise korraldusele võttes arvesse veduri, rongi, liini ja keskkonna omadusi.

6. ERIOLUKORRAD

Vedurijuhid peavad:

- selles ulatuses, mida rongijuhtimine võimaldab, suutma tähele panna ebatavalisi infrastruktuuri ja keskkonnaga seotud juhtumeid: signaalid, teed, energiavarustus, raudteeületuskohad, teede ümbrus, muu liiklus;
- oskama hinnata takistuste kaugust;
- teavitama infrastruktuuri-ettevõtjat võimalikult kiiresti täheldatud eriolukorra asukohast ja laadist, kontrollides teabest arusaamist;
- infrastruktuuri arvestades tagama vajadusel liikluse ja isikute ohutuse või võtma sellekohaseid meetmeid.

7. VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSJUHTUMID, TULEKAHJUD JA INIMESTEGA SEOTUD ÕNNETUSED

Vedurijuhid peavad oskama:

- võtta meetmeid rongi kaitseks ja abi kutsumiseks inimestega seotud õnnetuse korral;
- määrata kindlaks rongi peatuskoht tulekahju korral ning vajadusel hõlbustada reisijate evakueerimist;
- anda tulekahju kohta võimalikult kiiresti vajalikku teavet, kui vedurijuht ise ei suuda tulekollet kontrolli alla saada;
- teavitada infrastruktuuri-ettevõtjat võimalikult kiiresti nendest asjaoludest;
- hinnata, kas ja millistel tingimustel võimaldab infrastruktuur raudteeveeremil teed jätkata.

8. KEELETESTID

Vedurijuhtidel, kes peavad infrastruktuuri-ettevõtjaga suhtlema oluliste ohutusküsimuste teemal, peavad oskama asjaomase infrastruktuuri-ettevõtja poolt kindlaksmääratud keelt. Nende keelteoskus peab neil võimaldama aktiivselt ja tõhusalt suhelda igapäevastes, rasketes ja hädaolukordades.

Nad peavad oskama kasutada käitustegevuse KTKdes määratletud sõnumi- ja sidemeetodit. Vedurijuhtide keeleoskus peab vastama järgnevalt esitatud tabeli 3. tasemele:

Keele- ja suhtlusoskuse tase

Suulist keeleoskust võib jagada viiele tasemele:

Tase	Kirjeldus
5	— oskus kohandada rääkimisviisi vestluskaaslase järgi — oskus esitada arvamust — oskus läbi rääkida — oskus veenda — oskus anda nõu
4	— oskus toime tulla täiesti ootamatute olukordadega — oskus teha oletusi — oskus väljendada põhjendatud seisukohta
3	— oskus toime tulla ettenägematu asjaoluga seotud praktiliste olukordadega — oskus kirjeldada — oskus hoida üleval lihtsat vestlust
2	— oskus toime tulla lihtsate praktiliste olukordadega — oskus esitada küsimusi — oskus küsimustele vastata
1	— oskus rääkida päheõpituid lauseid kasutades

VII LISA

EKSAMITE SAGEDUS

Perioodiliste kontrollide miinimumsagedus on järgmine:

- a) keelteoskus (ainult võõrkeelena rääkijatele): iga kolme aasta tagant või pärast töölt eemalviibimist kauem kui üks aasta;
 - b) infrastruktuuri tundmine (sealhulgas marsruudi ja tööeeskirjade tundmine): iga kolme aasta tagant või pärast asjaomaselt marsruudilt eemalviibimist kauem kui üks aasta;
 - c) veeremi tundmine: iga kolme aasta tagant.
-

Nõukogu Põhjendused

I. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas ettepaneku ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimist käsitleva direktiivi kohta 3. märtsil 2004 ühena kolmanda raudteepaketi neljast ettepanekust ⁽¹⁾.

Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu 28. septembril 2005 toimunud esimesel lugemisel.

Nõukogu võttis 14. septembril 2006 vastu ühise seisukoha vastavalt asutamislepingu artiklile 251.

Töö käigus võttis nõukogu arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ⁽²⁾ ning Regioonide Komitee ⁽³⁾ arvamust.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldist

Rongipersonali sertifitseerimise kõnelused toimusid poliitika raames, mida kujundas komisjoni valge raamat Euroopa transpordipoliitika kohta aastani 2010 ⁽⁴⁾ ning samuti esimene ja teine raudteepakett. Valges raamatus rõhutas komisjon vajadust "vedurijuhtide järele, kes võiksid töötada kõikjal üleeuroopalises raudteevõrgus". Esimene ja teine raudteepakett sisaldavad üksikasjalikke sätteid, mis käsitlevad juurdepääsu infrastruktuurile, koostalitlusvõimet ja raudteeohutust liikmesriikide ja Euroopa tasandil, ning moodustavad seega raamistiku, mis on vajalik kaubaveoturu ja rahvusvahelise reisijateveoteenuse turu avamiseks.

Turu avamisega seoses sai selgeks, et vaja on vastu võtta vedurijuhtide sertifitseerimise ühised eeskirjad, et hõlbustada koostalitlusvõimet ja tagada tingimused töötajate vabaks liikumiseks raudteesektoris.

Nõukogu poolt kokku lepitud ühises seisukohas sätestatakse ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise tingimused ja kord. Samuti määratakse kindlaks liikmesriikide pädevate asutuste, vedurijuhtide ja teiste kõnealuse sektori sidusrühmade, eelkõige raudtee-ettevõtjate, infrastruktuuri-ettevõtjate ja koolituskeskuste ülesanded. Lisaks määratakse ettepanekuga kindlaks vedurijuhtide füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuded, regulaarne kohustuslik kontroll ning vedurijuhtidelt nõutavate oskuste kirjeldus. Direktiivi eelnõu puudutab ainult vedurijuhte. Vedurite ja rongide muud personali, kes osaleb otseselt või kaudselt vedurite ja rongide juhtimises ja/või ohutusalaste oluliste ülesannete täitmisel, selle sätteid ei hõlma. Samuti sisaldab eelnõu erikorda, mille alusel jäävad direktiivi reguleerimisalast ajutiselt välja üksnes ühe liikmesriigi piires sõitvad vedurijuhid.

2. Peamised poliitilised küsimused

i) Muu personali väljajätmine

Komisjoni ettepanekus nähti ette, et sertifitseerimine hõlmaks nii vedurijuhte kui ka vedurite ja rongide muud personali, kes osaleb otseselt või kaudselt vedurite ja rongide juhtimises ja/või ohutusalaste oluliste ülesannete täitmisel. "Muu personali" hõlmamine tuleneb komisjoni kohustusest teise raudteepaketi üle peetud läbirääkimiste raames ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ülejäänud kolm seadusandlikku ettepanekut on järgmised:

- määrus reisijate õiguste ja kohustuste kohta rahvusvahelises raudteetranspordis (dok 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- määrus raudtee-kaubaveoteenustele kohaldatavate kvaliteedinõuete kohta (dok 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- direktiiv, millega muudetakse ühenduse direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (dok 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ ELT C 221, 9.9.2005, lk 20.

⁽³⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽⁴⁾ Dok 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Vrd direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 220, 21.6.2004, lk 16–31 (põhjendus 21)).

Nõukogu vaatas hoolikalt läbi Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel esitatud seisukoha, milles soovitati hõlmata rongipersonal direktiivi eelnõu reguleerimisalas ning lisada artiklisse 27 sertifitseerimismehhanism.

Siiski kitsendab nõukogu käesolevas ühises seisukohas direktiivi eelnõu reguleerimisala vedurijuhtidele. Nõukogu ei ole küll "muu personal" sertifitseerimise põhimõtte vastu, kuid peab sellist laia reguleerimisala ennatlikuks, sest pole teada, milline personal selle kategooria alla hakkab kuuluma ja milliseid ülesandeid nad hakkavad täitma. Seetõttu on direktiivi eelnõusse lisatud säte, millega tehakse Euroopa Raudteeagentuurile ülesandeks koostada aruanne, milles määratakse kõnealune muu personal ja nende ülesanded. Nimetatud aruanne esitatakse kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist (vrd artikkel 27).

Nõukogu lisas ka erisätte, mis tagab kaubarongide vaba liikumise kogu Euroopa Liidu territooriumil (vrd artikli 2 lõige 2).

ii) Ühe liikmesriigi piires sõitvate vedurijuhtide sertifitseerimine

Komisjoni ettepaneku järel otsustas nõukogu kohaldada käesoleva direktiivi eelnõu sätteid kõigile ühenduse vedurijuhtidele. See tähendab, et direktiivi reguleerimisalasse kuuluvad ka vedurijuhid, kes sõidavad vaid ühe liikmesriigi piires.

Kuid nõukogu otsustas, et liikmesriik võib paluda komisjonilt, et Euroopa Raudteeagentuur viiks läbi tasuvusanalüüsi direktiivi sätete kohaldamise kohta vedurijuhtidele, kes sõidavad vaid kõnealuse liikmesriigi piires. Kui tasuvusanalüüs näitab, et käesoleva direktiivi sätete kohaldamise kulud sellistele vedurijuhtidele kaaluvad üles sellest tuleneva tulu, võtab komisjon kuue kuu jooksul pärast tasuvusanalüüsi tulemuste esitamist vastu otsuse. Nimetatud analüüsil põhineva komisjoni otsusega võidakse sätestada, et kuni kümne aasta jooksul ei pea direktiivi asjaomase liikmesriigi territooriumil kohaldama vedurijuhtidele, kes sõidavad ainult selle liikmesriigi piires. Vajadusel võib sama korra kohaselt anda uue vabastusperioodi (vrd artikkel 36 lõige 5).

Euroopa Parlament jagab nõukogu seisukohti selles küsimuses ning nägi oma muudatusettepaneku 40 teises osas ette samasuguse korra.

iii) Järgjärguline kohaldamine

Komisjon pakub oma ettepanekus välja kolmes etapis toimuva järkjärgulise kohaldamise, mis toimuks ajavahemikus 2006–2015.

Oma esimesel lugemisel esitatud arvamuses (muudatusettepaneku 40 esimene osa) järgis Euroopa Parlament komisjoni lähenemisviisi, kuid otsustas ajavahemiku aasta võrra ettepoole tuua.

Ühises seisukohas järgib nõukogu põhimõtteliselt komisjoni kolmeetapilist lähenemisviisi, kuid ei seo üksiketape kindlate kuupäevadega. Nõukogu poolt vastu võetud järkjärguline kohaldamine (käesoleva direktiivi kohaste "uute" juhilubade ja/või sertifikaatide väljastamine) toimuks järgmiselt.

Alates kuupäevast, mil valmivad liikmesriikide vajalikud registrid:

1. ühe aasta pärast: kohaldatakse uutele vedurijuhtidele, kes tegelevad piiriüleste teenuste, kabotaaž- või kaubavedudega teises liikmesriigis või töötavad enam kui ühes liikmesriigis, ning vedurijuhtidele, kes juba tegelevad nimetatud teenustega, kuid kes vajavad uut juhiluba või sertifikaati;
2. kolme aasta pärast: kohaldatakse kõigile vedurijuhtidele, kes vajavad uut juhiluba või sertifikaati;
3. kaheksa aasta pärast: kohaldatakse kõigile vedurijuhtidele.

Artikli 36 lõikes 3 sisalduv kõrvalsäte tagab selle, et vedurijuht võib jätkata töötamist olemasoleva loa alusel kuni hakkavad kehtima artikli 36 lõike 2 punkti a, b või c sätted.

III. EUROOPA PARLAMENDI MUUDATUSETTEPANEKUD

Nõukogu sai tervikuna vastu võtta Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud 27, 36 ja 44. Nagu eespool juba selgitati, lükkas nõukogu tagasi muudatusettepanekud 7, 9, 11, 34, 35 ja 40 (esimene osa). Muudatusettepanekute 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 ja 45 osas otsustas nõukogu järgida Euroopa Komisjoni eeskuju ja need tagasi lükata. Muudatusettepanekud 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (teine osa), 41, 42, 43, 46 ja 47 on sarnased nõukogu ühise seisukohaga või lähedased selle koostamise põhimõttele.

IV. JÄRELDUSED

Ühise seisukoha koostamisel võttis nõukogu täiel määral arvesse komisjoni ettepanekut ja Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel esitatud arvamust. Seoses Euroopa Parlamendi esitatud muudatusettepanekutega märgib nõukogu, et suur osa neist on ühises seisukohas kas sisuliselt, osaliselt või täielikult kajastatud.

Kahe peamise vaidlusküsimuse osas — rongipersonali hõlmamine kavandatava direktiivi reguleerimisalas ja järkjärgulise kohaldamise ajakava — peab nõukogu oma lahendusi tasakaalustatuteks ja sobivateks.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) NR 22/2006,

25. september 2006,

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EÜ) nr .../... lepinguvälisele võlasuhetele kohaldatava õiguse kohta (Rooma II määrus)

(2006/C 289 E/04)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 61 punkti c ja artiklit 67,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühendus on seadnud eesmärgiks vabadusel, turvalisusel ja õigusel rajaneva ala säilitamise ja arendamise. Sellise ala järkjärguliseks loomiseks peaks ühendus piiriülese toimega tsiviilasjade osas tehtava õiguslase koostöö raames võtma vajalikke meetmeid sel määral, mil see on vajalik siseturu nõuetekohaseks toimimiseks.
- (2) Asutamislepingu artikli 65 punkti b kohaselt hõlmavad need meetmed selliseid meetmeid, mis edendavad liikmesriikides seaduste ja kohtualluvuse konflikti suhtes kohaldatavate eeskirjade kokkusobivust.
- (3) Euroopa Ülemkogu 15.–16. oktoobri 1999 Tampere kohtumisel kinnitati kohtuotsuste ja õigusasutuste muude otsuste vastastikuse tunnustamise põhimõtet, kui tsiviilasjades tehtava õiguslase koostöö nurgakivi, ning kutsuti nõukogu ja komisjoni vastu võtma meetmete programmi vastastikuse tunnustamise põhimõtte elluviimiseks.
- (4) Nõukogu võttis 30. novembril 2000. aastal vastu komisjoni ja nõukogu ühisprogrammi, mis käsitleb meetmeid tsiviil- ja kaubandusajades tehtud otsuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte rakendamiseks. ⁽³⁾ Programmis määratletakse kollisiooninormide harmoneerimisega seotud meetmed kui meetmed, mis hõlbustavad kohtuotsuste vastastikust tunnustamist.

(5) Euroopa Ülemkogu poolt 5. novembril 2004 vastu võetud Haagi programmis ⁽⁴⁾ kutsuti lepinguvälisele võlasuhetega seotud kollisiooninormide ("Rooma II") osas aktiivselt tööd jätkama.

(6) Selleks et muuta kohtuvaidluste tulemused prognoositavaks, parandada õiguskindlust ja kohtuotsuste vaba liikumist, loob siseturu nõuetekohane toimimine vajaduse selle järele, et liikmesriikide kollisiooninormid sisaldaksid samu pidemeid kohaldatava õiguse kindlaksmääramiseks, hoolimata sellest, millises riigis on kohtule hagi esitatud.

(7) Käesoleva määruse kohaldamisala ja sätted peaksid olema kooskõlas nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 44/2001 kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades ⁽⁵⁾ ("Brüsseli I määrus") ning Rooma konventsiooniga lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse kohta. ⁽⁶⁾

(8) Käesolevat määrust tuleks kohaldada igat liiki kohtus.

(9) *Acta iure imperii* tõttu tekkivad nõuded peaksid hõlmama nõudeid riigi nimel tegutsevate ametiisikute vastu ning ametivõimude, sealhulgas avalikult ametisse nimetatud ametnike vastutust. Seetõttu tuleks need küsimused käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta.

(10) Perekondlikud suhted peaksid hõlmama abielu- ja hõimlussuhteid ning otse- ja küljjoones sugulust. Artikli 1 lõikes 2 osutatud abielu ja teiste perekondlike suhetega samalaadset mõju omavate suhete mõistet tuleks tõlgendada kooskõlas selle liikmesriigi õigusega, kus kohus asub.

(11) Lepinguvälise võlasuhete mõiste erineb liikmesriigiti. Seetõttu tuleks käesoleva määruse kohaldamisel lepinguväliseid võlasuhteid käsitleda iseseisva mõistena.

⁽¹⁾ ELT C 241, 28.9.2004, lk 1.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 6. juuli 2005. aasta arvamus (ELT C 157 E, 6.7.2006, lk 371), nõukogu ... ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi ... seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽³⁾ EÜT C 12, 15.1.2001, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT C 53, 3.3.2005, lk 1.

⁽⁵⁾ EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 2245/2004 (ELT L 381, 28.12.2004, lk 10).

⁽⁶⁾ EÜT C 27, 26.1.1998, lk 34.

- (12) Ühtsete normide kohaldamisega, sõltumata sellest, millisele õigusele nad viitavad, võib vältida ühenduse vaidluspoolte vahelise konkurentsimoõnutamise ohtu.
- (13) *Lex loci delicti commissi* põhimõte on peaaegu kõigis liikmesriikides peamiseks lepinguväliste võlasuhete lahendusviisiks, kuid juhul kui juhtumi asjaolud jagunevad mitme riigi vahel, kohaldatakse põhimõtet praktikas erinevalt. Selline olukord tekitab õiguskindlusetust.
- (14) Ühtsed normid peaksid suurendama kohtuotsuste prognoositavust ning tagama mõistliku tasakaalu kahju väidetava tekitaja ja kahju kannatanud isiku huvide vahel. Seos riigiga, kus tekkis otsene kahju (*lex loci damni*), tasakaalustab kahju tekitamise eest vastutava isiku ja kahju kannatanud isiku huve ning kajastab samuti kaasaegset lähenemisviisi tsiviilõiguslikule vastutusele ja riskivastutusele.
- (15) Kohaldatav õigus tuleks määrata lähtuvalt kahju tekkimise kohast, hoolimata sellest, millises riigis või riikides võivad ilmned kaudsed tagajärjed. Näiteks isikukahju ja varakahju puhul peaks kahju tekkimise riigiks olema riik, kus isikukahju tekkis või kus vara kahjustati.
- (16) Käesoleva määruse üldnormiks peaks olema artikli 4 lõikes 1 sätestatud "*lex loci damni*". Artikli 4 lõiget 2 tuleks käsitada erandina nimetatud üldpõhimõttest, millega luuakse eriseos juhuks, kui poolte harilik viibimiskoht on samas riigis. Artikli 4 lõiget 3 tuleks käsitada "vabastusklauslina" artikli 4 lõigetest 1 ja 2, juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et kahju õigusvastane tekitamine on tihedamalt seotud mõne teise riigiga.
- (17) Erinormid tuleks sätestada juhul kui erilist laadi kahju õigusvastase tekitamise puhul ei ole üldnormiga võimalik saavutada erinevate huvide vahelist mõistlikku tasakaalu.
- (18) Tootja vastutusega seoses peaks kollisiooninorm täitma kaasaegse kõrgtehnoloogilise ühiskonnaga seotud ohtude õiglase hajutamise, tarbijate tervise kaitsmise, innovatsiooni stimuleerimise, moonutusteta konkurentsi tagamise ja kaubanduse hõlbustamise eesmäärke. Nimetatud eesmäärke silmas pidades on tasakaalustatud lahenduseks pidemete kaskaadsüsteemi loomine koos prognoositavust käsitleva klausliga. Esmases järjekorras võetakse arvesse selle riigi õigust, kus kahju tekkimise ajal on kahju kannatanud isiku harilik viibimiskoht, tingimusel et asjaomast toodet turustati antud riigis. Kaskaadsüsteemi teisi elemente kasutatakse juhul kui toodet antud riigis ei turustatud, ilma et see piiraks artikli 4 lõike 2 kohaldamist, ning juhul kui esineb ilmselgelt väljenduv tihedam seos mõne teise riigiga.
- (19) Artiklis 6 sisalduv erinorm ei ole artikli 4 lõikes 1 sätestatud üldnormi erand, vaid pigem selle täpsustus. Kõlvatu konkurentsi küsimustes peaks kollisiooninorm kaitsma konkurenti, tarbijaid ja avalikkust ning tagama turumajanduse nõuetekohase toimimise. Üldiselt täidab neid eesmäärke seos selle riigi õigusega, kus kõlvatu konkurents mõjutab või tõenäoliselt mõjutab konkurentsisuhteid või tarbijate ühishuve.
- (20) Artikli 6 lõikes 3 sätestatud konkurentsi piirava tegevuse tulemusena tekkivad lepinguvälised võlasuhted peaksid hõlmama nii liikmesriikide kui ühenduse konkrentsiõiguse rikkumist. Sellistele lepinguvälistele võlasuhetele kohaldatakse selle riigi õigust, kelle turgu konkurentsi piirav tegevus mõjutab või tõenäoliselt mõjutab, kusjuures mõju peab olema otsene ja oluline. Kui kahju on tekkinud mitmes riigis, peaks ükskõik millise neist riikidest õigust kohaldama vaid selles riigis tekkinud kahjule.
- (21) Artikli 6 lõikega 3 on hõlmatud näiteks selliste ettevõtjatevaheliste kokkulepete, ettevõtjate ühenduste otsuste ja kooskõlastatud tegevuse keelustamine, mis võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ning mille eesmärgiks või tagajärjeks on liikmesriigis või siseturu piires konkurentsi takistamine, piiramine või kahjustamine, ning samuti liikmesriigi turu või siseturu valitseva seisundi kuritarvitamise keelustamine.
- (22) Keskkonnakahjustusega seoses sätestatakse asutamislepingu artikliga 174, et kaitstus peaks olema kõrgetasemeline ning rajanema ettevaatusprintsipiil ja põhimõttele, mille järgi tuleks võtta ennetusmeetmeid, heastada keskkonnakahjustusi eeskätt kahjustuse kohas ning põhimõttel, mille kohaselt saastaja peab maksma, ning see õigustab täielikult põhimõtte kasutamist, mille kohaselt soositakse kahju kannatanud isikut. Seda, millal kahjuhüvitist taotleb isik saab kohaldatava õiguse osas valiku teha, tuleks määrata kooskõlas selle liikmesriigi õigusega, kus on kohtu asukoht.
- (23) Intellektuaalomandi õiguste rikkumisega seoses tuleks säilitada üldtunnustatud põhimõtet *lex loci protectionis*. Käesoleva määruse kohaldamisel tuleks "intellektuaalomandi õigustena" mõista näiteks autoriõigust ja sellega kaasnevaid õigusi, andmebaaside kaitse *sui generis* õigust ja tööstusomandi õigusi.
- (24) Töövõitluse, nagu näiteks streigi või töösulu täpne mõiste on liikmesriigiti erinev ning töövõitlus on reguleeritud iga liikmesriigi siseriiklike eeskirjadega. Seetõttu

lähtutakse töötajate ja tööandjate õiguste ja kohustuste kaitsmise eesmärgil käesolevas määruses üldpõhimõttest, mille kohaselt tuleks kohaldada selle riigi õigust, kus töövõitlus toimus.

- (25) Artiklis 9 sisalduv töövõitlust käsitlev erinorm ei piira siseriikliku õiguse kohaseid töövõitluse menetlustingimusi ning liikmesriigi õigusega ettenähtud töötajaid esindavate organisatsioonide või ametiühingute õiguslikku seisundit.
- (26) Tuleks näha ette sätted erinormide kehtestamiseks juhuks, kui kahju pole tekitatud õigusvastaselt, vaid selle on põhjustanud näiteks alusetu rikastumine, käsundita asjaajamine ja *culpa in contrahendo*.
- (27) Käesolevas määruses on *culpa in contrahendo* iseseisev mõiste ja seda ei tuleks tingimata tõlgendada siseriikliku õiguse tähenduses. See peaks hõlmama avalikustamiskohustuse rikkumist ja lepingu sõlmimiseks peetud läbirääkimiste katkestamist. Artikkel 12 hõlmab üksnes neid lepinguväliseid võlasuhteid, millel on otsene seos lepingu sõlmimisele eelnenud toimingutega. See tähendab, et kui isik kannatab läbirääkimiste käigus isikukahju, peaks kohaldama artiklit 4 või määruse teisi asjakohaseid sätteid.
- (28) Poolte tahte austamise ja õiguskindluse tagamise eesmärgil peaks pooltel olema lubatud otsustada, millist õigust kohaldada lepinguvälisele võlasuhte. Nõrgema poole kaitsmise eesmärgil tuleks seada valikule teatud tingimusi.
- (29) Üldhuvidest lähtuval kaalutlustel võimaldatakse liikmesriikide kohtutel erandjuhtudel kohaldada avalikul korral ja kohustuslikel sätetel põhinevaid erandeid.
- (30) Pooltevahelise mõistliku tasakaalu saavutamiseks tuleb niivõrd, kui see on asjakohane, pöörata tähelepanu selle riigi ohutus- ja käitumiseeskirjadele, kus kahju põhjustanud tegu toime pandi ning seda ka juhul, kui lepinguvälisele võlasuhte kohaldatakse teise riigi õigust. Mõistet "ohutus- ja käitumiseeskirjad" tuleks tõlgendada nii, et see hõlmaks kõiki eeskirju, millel on mingi seos ohutuse ja käitumisega, hõlmates näiteks õnnetuse korral kasutatavaid liikluseeskirju.
- (31) Vältida tuleks kollisiooninormide hajutamist mitme õigusakti vahel ning nende normide vahelisi erinevusi. Käesoleva määrusega ei välistata siiski võimalust kehtestada konkreetseid valdkondi käsitlevates ühenduse õigusnormides lepinguvälisele võlasuhtele kollisiooninorme.

Käesolev määrus ei tohiks siiski piirata teiste õigusaktide kohaldamist, millega kehtestatakse siseturu nõuetekohast

toimimist toetavad sätted, kui neid ei saa kohaldada koostoides õigusega, mis on määratud käesoleva määruse sätetega.

- (32) Austus liikmesriikide poolt võetud rahvusvaheliste kohustuste vastu tingib selle, et käesolev määrus ei tohiks mõjutada rahvusvahelisi konventsioone, mille osaliseks käesoleva määruse vastu võtmise ajal on üks liikmesriik või mitu liikmesriiki. Eeskirjade parema kättesaadavuse huvides peaks komisjon avaldama liikmesriikide saadetud teabe alusel asjakohaste konventsioonide loetelu Euroopa Liidu Teatajas.
- (33) Komisjon teeb Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku korra ja tingimuste kohta, mille kohaselt võivad liikmesriigid erandjuhtudel ja valdkondlikes küsimustes pidada kolmandate riikidega enda nimel läbirääkimisi ja sõlmida nendega enda nimel lepinguid, mis sisaldavad sätteid lepinguvälisele võlasuhte kohaldatava õiguse kohta.
- (34) Kuna käesoleva määruse eesmärki ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on seda määruse ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (35) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Ühenduse asutamislepingule lisatud Ühendkuningriigi ja Iirimaa seisukohta käsitleva protokollis artikli 3 kohaselt on Ühendkuningriik ja Iirimaa teatanud oma soovist osaleda käesoleva määruse vastuvõtmisel ja kohaldamisel.
- (36) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Ühenduse asutamislepingule lisatud Taani seisukohta käsitleva protokollis artiklite 1 ja 2 kohaselt ei osale Taani käesoleva määruse vastuvõtmisel ning see ei ole talle siduv ega kuulu tema suhtes kohaldamisele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

REGULEERIMISALA

Artikkel 1

Sisuline reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse seaduste konflikti korral lepinguvälisele võlasuhtele tsiviil- ja kaubandusajades.

Määrust ei kohaldata eelkõige maksu-, tolli- ega haldusajadele, samuti riigi vastutusele, mis tuleneb riigi tegevusest või tegevusetusest riigivõimu teostamisel (*acta iure imperii*).

2. Käesoleva määruse kohaldamisalast jäetakse välja:

- a) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad perekonnasuhtest või suhtest, mis on kohaldatava õiguse kohaselt perekonnasuhtele sarnase toimega, sealhulgas ülalpidamiskohustused;
 - b) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad abikaasade varasuhtest või varasuhtest, mis on kohaldatava õiguse kohaselt abielule sarnase toimega, ning testamentidest ja pärimisasjadest tulenevad lepinguvälised võlasuhted;
 - c) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad vekslitest, tšekkidest ja võlakirjadest ning muudest vabalt kaubeldavatest väärtpaberitest sellises ulatuses, milles kohustused tekivad muude vabalt kaubeldavate väärtpaberite kaubeldavusest;
 - d) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad äriühinguid ja muid juriidilisi isikuid või organiseeritud ühendusi käsitlevast õigusest, nagu näiteks äriühingute ja muude juriidiliste isikute või organiseeritud ühenduste registreerimise teel või muul moel asutamine, nende õigus- ja teovõime, sisemine struktuur või lõpetamine, aktsionäride, osanike ja juhtide isiklik vastutus äriühingu või ühenduse kohustuste eest ning audiitori isiklik vastutus äriühingu või selle aktsionäride ja osanike ees raamatupidamisdokumentide kohustusliku auditi käigus;
 - e) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad vabatahtlikult asutatud sihtfondi asutajate, usaldusisikute ja kasusaajate vahelistest suhetest;
 - f) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad tuumakahjustusest;
 - g) lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust;
3. Käesolevat määrust ei kohaldata tõendite ja menetluse suhtes, ilma et see piiraks artiklite 21 ja 22 kohaldamist.

4. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse "liikmesriigina" kõiki liikmesriike peale Taani.

Artikkel 2

Lepinguvälised võlasuhted

1. Käesolevas määruses hõlmab kahju õigusvastaselt tekitatud kahju, alusetu rikastumise ja käsundita asjaajamise või *culpa in contrahendo* tagajärgi.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse ka tõenäoliselt tekkivate lepinguväliste võlasuhetele.
3. Iga käesolevas määruses sisalduv viide:

- a) kahju põhjustanud sündmusele hõlmab neid kahju põhjustavaid sündmusi, mis võivad tõenäoliselt aset leida ning
- b) kahjule hõlmab kahju, mis võib tõenäoliselt tekkida.

Artikkel 3

Üldine kohaldatavus

Käesolevas määruses nimetatud õigust kohaldatakse olenemata sellest, kas tegemist on liikmesriigi õigusega või mitte.

II PEATÜKK

KAHJU ÕIGUSVASTANE TEKITAMINE

Artikkel 4

Üldreegel

1. Kui käesolevas määruses pole sätestatud teisiti, kohaldatakse kahju õigusvastasest tekitamisest tulenevale lepinguvälisele võlasuhtele selle riigi õigust, kus kahju tekib, hoolimata sellest, millises riigis kahju põhjustanud sündmus aset leidis, ning hoolimata sellest, millises riigis või riikides ilmnevad nimetatud sündmuse kaudsed tagajärjed.
2. Juhul kui väidetavalt kahju tekkimise eest vastutava isiku ja kannatanu harilik viibimiskoht on kahju tekkimise ajal samas riigis, kohaldatakse kahju õigusvastasele tekitamisele nimetatud riigi õigust.
3. Juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et kahju õigusvastane tekitamine on tihedamalt seotud mõne teise, lõigetes 1 ja 2 osutatava riigiga, kohaldatakse asjaomase teise riigi õigust. Ilmselgelt tihedam seos mõne teise riigiga võib eelkõige tuleneda poolte vahelisest juba olemasolevast suhtest, nagu näiteks lepingust, mis on asjaomase kahju õigusvastase tekitamisega tihedalt seotud.

Artikkel 5

Tootja vastutus

1. Ilma et see piiraks artikli 4 lõike 2 kohaldamist, kohaldatakse toote poolt põhjustatud kahjust tulenevale lepinguvälisele võlasuhtele:
- a) selle riigi õigust, kus kahju tekkimise ajal oli kannatanu harilik viibimiskoht, tingimusel et asjaomast toodet turustati antud riigis, või nimetatud asjaolude puudumisel
- b) selle riigi õigust, kus toode omandati, tingimusel et asjaomast toodet turustati antud riigis, või nimetatud asjaolude puudumisel
- c) selle riigi õigust, kus kahju tekkis, tingimusel et asjaomast toodet turustati antud riigis.

Juhul kui kahju väidetav tekitaja ei suutnud mõistlikult ette näha toote või samalaadse toote turustamist riigis, mille õigust kohaldatakse vastavalt punktidele a, b või c, kohaldatakse siiski kahju väidetava tekitaja harilikku viibimiskoha riigi õigust.

2. Juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et kahju õigusvastane tekitamine on tihedamalt seotud mõne teise, lõikes 1 osutatava riigiga, kohaldatakse asjaomase teise riigi õigust. Ilmselgelt tihedam seos mõne teise riigiga võib eelkõige tugineda poolte vahelisele juba olemasolevale suhtele, nagu näiteks lepingule, mis on asjaomase kahju õigusvastase tekitamisega tihedalt seotud.

Artikkel 6

Kõlvatu konkurents ning konkurentsi piirav tegevus

1. Kõlvatu konkurentsi tulemusena tekkivale lepinguvälisele võlasuhtele kohaldatakse selle riigi õigust, kus kõlvatu konkurents mõjutab või tõenäoliselt mõjutab konkurentsisuhteid või tarbijate ühishuve.

2. Juhul kui kõlvatu konkurents mõjutab üksnes konkreetse konkurenti huve, kohaldatakse artiklit 4.

3. Konkurentsi piirava tegevuse tulemusena tekkivale lepinguvälisele võlasuhtele kohaldatakse selle riigi õigust, kelle turgu konkurentsi piirav tegevus mõjutab või tõenäoliselt mõjutab.

4. Käesoleva artikli kohase õiguse kohaldamisest ei või teha erandit artikli 14 kohase kokkuleppega.

Artikkel 7

Keskkonnakahjustused

Keskkonnakahjustusest või sellise kahjustuse tõttu isikutele või varale põhjustatud kahjust tekkinud lepinguvälisele võlasuhtele kohaldatakse artikli 4 lõike 1 kohaselt kindlaksmääratud õigust, välja arvatud juhul, kui kahjuhüvitist taotlev isik otsustab valida oma nõude esitamise aluseks selle riigi õiguse, kus kahju põhjustanud sündmus aset leidis.

Artikkel 8

Intellektuaalomandi õiguste rikkumine

1. Intellektuaalomandi õiguste rikkumisest tulenevale lepinguvälisele võlasuhtele kohaldatakse selle riigi õigust, mille jaoks kaitses taotletakse.

2. Ühenduse ühtsete intellektuaalomandi õiguste rikkumisest tulenevale lepinguvälisele võlasuhtele kohaldatakse nendes küsimustes, mis ei ole reguleeritud asjakohase ühenduse õigusaktiga, selle riigi õigust, kus rikkumine toime pandi.

3. Käesoleva artikli alusel õiguse kohaldamisest ei või teha erandit artikli 14 kohase kokkuleppega.

Artikkel 9

Töövõitlus

Ilma et see piiraks artikli 4 lõike 2 kohaldamist, kohaldatakse toimuvast või lõpuleviidud töövõitlusest tuleneva kahju korral töötaja või tööandjana esineva isiku või nende kutsehuve esindavate organisatsioonide vastutusega seonduvatele lepinguvälisele võlasuhte te selle riigi õigust, kus töövõitlus saab toimuma või toimus.

III PEATÜKK

ALUSETU RIKASTUMINE, KÄSUNDITA ASJAAJAMINE JA CULPA IN CONTRAHENDO

Artikkel 10

Alusetu rikastumine

1. Juhul kui alusetust rikastumisest, sealhulgas alusetust maksest tekkinud lepinguväline võlasuhe tugineb poolte vahelisele olemasolevale suhtele, nagu näiteks lepingust või kahju õigusvastasest tekitamisest tulenevale suhtele, mis on tihedalt seotud alusetu rikastumisega, kohaldatakse nimetatud suhtele kohaldatavat õigust.

2. Juhul kui kohaldatavat õigust pole lõike 1 alusel võimalik kindlaks määrata ning kui poolte harilik viibimiskoht on samas riigis, kus alusetu rikastumise põhjustanud sündmus aset leidis, kohaldatakse selle riigi õigust.

3. Juhul kui kohaldatavat õigust pole lõigete 1 või 2 alusel võimalik kindlaks määrata, kohaldatakse selle riigi õigust, kus alusetu rikastumine aset leidis.

4. Juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et alusetust rikastumisest tulenev lepinguväline võlasuhe on ilmselgelt tihedamalt seotud mõne teise lõigetes 1, 2 ja 3 osutatava riigiga, kohaldatakse selle teise riigi õigust.

Artikkel 11

Käsundita asjaajamine

1. Juhul kui käsundita asjaajamisest tekkinud lepinguväline võlasuhe tugineb poolte vahelisele olemasolevale suhtele, nagu näiteks lepingust või kahju õigusvastasest tekitamisest tulenevale suhtele, mis on nimetatud lepinguvälise võlasuhtega tihedalt seotud, kohaldatakse nimetatud suhtele kohaldatavat õigust.

2. Juhul kui kohaldatavat õigust pole lõike 1 alusel võimalik kindlaks määrata ning kui poolte harilik viibimiskoht on samas riigis, kus kahju põhjustanud sündmus aset leidis, kohaldatakse selle riigi õigust.

3. Juhul kui kohaldatavat õigust pole lõigete 1 või 2 alusel võimalik kindlaks määrata, kohaldatakse selle riigi õigust, kus tegevus aset leidis.

4. Juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et käsundita asjaajamisest tulenev lepinguväline võlasuhe on tihedamalt seotud mõne teise lõigetes 1, 2 ja 3 osutamata riigiga, kohaldatakse selle teise riigi õigust.

Artikkel 12

Culpa in contrahendo

1. Lepinguväliste võlasuhetele, mis on tekkinud lepingueelsetest toimingutest, olenemata sellest, kas leping tegelikult sõlmiti, kohaldatakse õigust, mida kohaldatakse lepingule või mida oleks lepingule viimase sõlmimise korral kohaldatud.

2. Juhul kui kohaldatavat õigust ei saa määratleda lõike 1 alusel, kohaldatakse:

- a) selle riigi õigust, kus kahju tekib, hoolimata sellest, millises riigis kahju põhjustanud sündmus aset leidis, ning hoolimata sellest, millises riigis või riikides ilmnevad nimetatud sündmuse kaudsed tagajärjed, või
- b) selle riigi õigust, kus kahju põhjustanud sündmuse toimumise ajal on mõlema poolte harilik viibimiskoht, või
- c) muu asjaomase riigi õigust, kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et lepingueelsetest läbirääkimistest tulenev lepinguväline võlasuhe on tihedamalt seotud mõne teise punktides a ja b osutamata riigiga.

Artikkel 13

Artikli 8 kohaldatavus

Käesoleva peatüki kohaldamisel kohaldatakse intellektuaalomandi õiguste rikkumisest tulenevatele lepinguväliste võlasuhetele artiklit 8.

IV PEATÜKK

VALIKUVABADUS

Artikkel 14

Valikuvabadus

1. Pooled võivad kokku leppida, et kohaldavad lepinguväliste võlasuhetele enda valitud õigust:

- a) kokkuleppega, mis on sõlmitud pärast kahju põhjustanud sündmuse toimumist,
- või

- b) kui kõik pooled tegelevad äritegevusega, samuti enne kahju põhjustanud sündmuse toimumist sõlmitud kokkuleppega, mis on vabalt läbi räägitud.

Valik peab olema väljendatud või nähtuma selgesti juhtumi asjaoludest ja ei tohi piirata kolmandate isikute õigusi.

2. Juhul kui kõik kahju põhjustanud sündmuse asetleidmise ajal olukorda mõjutanud asjakohased asjaolud esinevad väljaspool riiki, mille õigus kohaldamiseks valiti, ei tohi poolte valik piirata selle riigi õiguse nende sätete kohaldamist, millest ei saa lepinguga kõrvale kalduda.

3. Juhul kui kõik kahju põhjustanud sündmuse asetleidmise ajal olukorda mõjutanud asjakohased asjaolud esinevad ühes või mitmes liikmesriigis, ei tohi poolte otsus mitte kohaldada selle liikmesriigi õigust piirata vajaduse korral ühenduse õiguse sätete, millest ei saa lepinguga kõrvale kalduda, kohaldamist liikmesriigi kohtus.

V PEATÜKK

ÜHISED EESKIRJAD

Artikkel 15

Kohaldatava õiguse reguleerimisala

Vastavalt käesolevale määrusele lepinguväliste võlasuhetele kohaldatava õigusega reguleeritakse eelkõige järgmiseid küsimusi:

- a) vastutuse alus ja ulatus, sealhulgas isikute kindlaksmääramine, keda nende poolt toime pandud tegude eest võib vastutusele võtta;
- b) vastutusest vabastamise alused ning vastutuse mis tahes piiramise ja jagamise alused;
- c) kahjude või taotletavate kahjuhüvitisnõuete olemasolu, laad ja hinnang nende suuruse kohta;
- d) meetmed, mida kohus võib menetlusõiguse alusel antud volituste raames võtta kahju ennetamiseks, lõpetamiseks või hüvitamiseks;
- e) kahjuhüvitisnõuete ülemineku võimalus, sealhulgas pärimise teel;
- f) isikud, kellel on õigus saada hüvitist isiklikult kantud kahjude eest;
- g) vastutus teise isiku tegude eest;
- h) kohustuse lõppemise, aegumise ja tähtaja möödumisest tulenevate õiguste kaotamise tingimused, sealhulgas tähtaja kulgemise alguse, katkemise ja peatumise tingimused.

Artikkel 16

Üldist kehtivust omavad sätted

Käesolevas määruses ei kitsenda miski kohtu asukohariigi sätete kohaldamist olukorras, kus need on kohustuslikud, olenemata muidu lepinguvälisele võlasuhetele kohaldatavast õigusest.

Artikkel 17

Ohutus- ja käitumiseeskirjad

Väidetavalt vastutava isiku käitumise hindamisel võetakse faktiliselt ja asjakohases ulatuses arvesse vastutuse aluseks oleva sündmuse toimumise kohas ja ajal kehtinud ohutus- ja käitumiseeskirju.

Artikkel 18

Vahetu hagemisõigus kahju tekitamise eest vastutava isiku kindlustusandja vastu

Juhul kui lepinguvälisele võlasuhte kohaldatav õigus või kindlustuslepingule kohaldatav õigus seda ette näeb, võib kannatanu esitada oma nõude vahetult kahju tekitamise eest vastutava isiku kindlustusandja vastu.

Artikkel 19

Nõudeõiguse üleminek

Juhul kui isikul ("võlausaldaja") on lepinguväline nõue teise isiku ("võlgnik") vastu ning kui kolmas isik on kohustatud täitma võlausaldaja nõuet või on seda juba teinud, määratakse see, kas ja millises ulatuses on kolmandal isikul õigus kasutada võlgniku vastu võlausaldaja õigusi, mis tal olid nende suhet reguleerinud õiguse kohaselt, kindlaks selle õigusega, mille kohaselt on kolmas isik kohustatud täitma võlausaldaja nõuet.

Artikkel 20

Võlgnike paljus

Juhul kui võlausaldajal on nõue mitme sama nõude täitmise eest vastutava võlgniku vastu ning kui üks võlgnik on nõude kas täies mahus või osaliselt juba rahuldanud, määratakse nimetatud võlgniku õigus nõuda hüvitist teistelt võlgnikelt selle õiguse kohaselt, mida kohaldatakse nimetatud võlgniku ja võlausaldaja vahelisele lepinguvälisele võlasuhte.

Artikkel 21

Vormiline kehtivus

Lepinguvälise võlasuhtega seotud ühepoolne tehing on vormiliselt kehtiv, kui ta täidab asjaomasele lepinguvälisele võlasuhte kohaldatava õiguse või tehingu tegemise asukohariigi õiguse vorminõudeid.

Artikkel 22

Tõendamiskoormis

1. Käesoleva määruse alusel lepinguvälisele võlasuhte kohaldatavat õigust kohaldatakse sel määral, mil see sisaldab

lepinguvälise võlasuhtega seonduvaid seadusest tulenevaid eeldusi või tõendamiskoormist.

2. Õigustoimingut võib tõendada mis tahes viisil, mida tunnustab kohtu asukohariigi õigus või mõni muu artiklis 21 nimetatud õigus, mille alusel on õigustoiming vormiliselt kehtiv, tingimusel et sellist tõendit saab kohtu asukohariigis esitada.

VI PEATÜKK

MUUD SÄTTED

Artikkel 23

Harilik viibimiskoht

1. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse äriühingute, muude juriidiliste isikute või juriidilise isiku õigusteta organite hariliku viibimiskohana peakontori asukohta.

Juhul kui kahju põhjustanud sündmus leiab aset või kui kahju tekib filiaali, esinduse või muu üksuse tegevuse käigus, loetakse harilikuks viibimiskohaks filiaali, esinduse või muu üksuse asukohta.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel loetakse majandustegevusega tegeleva füüsilise isiku harilikuks viibimiskohaks tema peamine tegevuskoht.

Artikkel 24

Tagasisaate ja edasiviite välistamine

Käesolevas määruses osutatud mistahes riigi õiguse kohaldamine tähendab kõnesolevas riigis kehtivate õigusnormide, välja arvatud sealsete rahvusvahelise eraõiguse normide kohaldamist.

Artikkel 25

Riigid, kus kehtib mitu õigussüsteemi

1. Kui riik koosneb mitmest territoriaalüksusest, millest igaüks kehtivad lepinguvälisele võlasuhte oma õigusnormid, loetakse iga territoriaalüksust käesoleva määruse alusel kohaldatava õiguse kindlakstegemisel omaette riigiks.

2. Liikmesriik, kus eri territoriaalüksustel kehtivad lepinguvälisele võlasuhte eri õigusnormid, ei ole üksnes selliste üksuste õiguskordade vahelise konflikti korral kohustatud käesolevat määrust kohaldama.

Artikkel 26

Kohtu asukohariigi avalik kord

Käesolevas määruses osutatud riigi õiguse sätte kohaldamisest võib keelduda üksnes siis, kui selle kohaldamine on ilmselgelt vastuolus kohtu asukohariigi avaliku korraga ("ordre public").

Artikkel 27

Seos ühenduse õiguse muude sätetega

Käesolev määrus ei piira selliste ühenduse õigusnormide kohaldamist, mis sätestavad konkreetses valdkonnas lepinguväliste võlasuhete kohta käivad kollisiooninormid.

Artikkel 28

Seos kehtivate rahvusvaheliste konventsioonidega

1. Käesolev määrus ei piira selliste rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamist, mille osalisteks käesoleva määruse vastuvõtmise ajal on üks või mitu liikmesriiki ning millega sätestatakse lepinguväliste võlasuhetega seotud kollisiooninormid.

2. Käesolev määrus on liikmesriikidele ülimuslik üksnes kahe või enama liikmesriigi vahel sõlmitud konventsioonide suhtes, niivõrd kui need konventsioonid käsitlevad käesoleva määrusega reguleeritud küsimusi.

VII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 29

Konventsioonide loetelu

1. ... (*) teatavad liikmesriigid komisjonile artikli 28 lõikes 1 osutatud konventsioonide loetelu. Pärast nimetatud kuupäeva teatavad liikmesriigid komisjonile kõigist nende konventsioonide denonsseerimistest.

Käesolev määrus on liikmesriikides tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kooskõlas Euroopa Ühenduse asutamislepinguga.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

...

2. Komisjon avaldab kuue kuu jooksul pärast teabe saamist Euroopa Liidu Teatajas järgmise teabe:

- i) lõikes 1 osutatud konventsioonide loetelu;
- ii) lõikes 1 osutatud konventsioonide denonsseerimised.

Artikkel 30

Läbivaatamisklausel

Hiljemalt ... (**) esitab komisjon Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanekud käesoleva määruse kohandamiseks. Eelkõige käsitletakse aruandes liiklusõnnetustest ja eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust tulenevaid lepinguväliseid võlasuhteid.

Artikkel 31

Ajaline kohaldatavus

Käesolevat määrust kohaldatakse kahju põhjustanud sündmuste suhtes, mis toimuvad pärast selle jõustumist.

Artikkel 32

Kohaldamiskuupäev

Käesolevat määrust kohaldatakse alates ... (***), välja arvatud artikkel 29, mida kohaldatakse alates ... (*).

Nõukogu nimel
eesistuja

...

(*) 12 kuud pärast käesoleva määruse vastuvõtmise kuupäeva.

(**) Neli aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.

(***) 18 kuud pärast käesoleva määruse vastuvõtmise kuupäeva.

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I. SISSEJUHATUS

Nõukogu jõudis lepinguväliste võlasuhetele kohaldatavat õigust käsitleva määruse eelnõu teksti suhtes üldisele kokkuleppele 1.–2. juunil 2006. Sellest tulenevalt võeti 25. septembril 2006 kaasotsustamismenetluse alusel vastu ühine seisukoht.

Nõukogu tegi oma otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega. Eesti ja Läti delegatsioon hääletasid ühise seisukoha vastu seoses oma reservatsioonidega artikli 9 suhtes, milles käsitletakse töövõitlust ja selle mõju teenuste osutamise vabadusele.⁽¹⁾

Oma seisukoha vastuvõtmisel võttis nõukogu arvesse Euroopa Parlamendi 6. juuli 2005. aasta esimese lugemise arvamust.⁽²⁾

Käesoleva eelnõu eesmärgiks on sätestada lepinguväliste võlasuhetele kohaldatavat õigust käsitlevad ühtsed eeskirjad, mis ei sõltu sellest, millises riigis on kohtule hagi esitatud. See peaks suurendama õiguskindlust kohaldamisele kuuluva õiguse osas ning parandama õigusvaidluste prognoositavust ja kohtuotsuste vaba liikumist.

II. ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

I. Üldist

Nõukogu ühine seisukoht järgib üldjoontes sama lähenemisviisi nagu komisjoni esialgne ettepanek, mida on muudetud nõukogule 22. veebruaril 2006 esitatud muudetud ettepanekuga⁽³⁾.

Peamised tekstimuudatused olid järgmised:

1. Võrreldes komisjoni esialgse ettepanekuga on õigusakti kohaldamisala selgitatud ja täiendavalt täpsustatud. Tsiviil- ja kaubandusajades ei kohaldata riigi vastutust tegude või tegevusetuse eest riigivõimu teostamisel (*“acta iure imperii”*). Eraelu puutumatus ja isiklike õiguste rikkumise alaste arutelude ja lõpliku kompromissi kajastamiseks on artikli 1 lõikes 2 määruse kohaldamisalast väljajätmiste loetellu lisatud punkt g.
2. Määrus järgib sama põhimõtet nagu komisjoni esialgne ettepanek, kehtestades kahju õigusvastase tekitamise suhtes kohaldatavat õigust käsitleva üldreegli. Üldreegel sätestab, et kohaldatakse selle riigi õigust, kus kahju tekib. Komisjoni esialgse ettepanekuga võrreldes reegel muutunud ei ole. Erandina nimetatud üldpõhimõttest tuleks käsitada artikli 4 lõiget 2, millega luuakse eriseos juhuks, kui poolte harilik viibimiskoht on samas riigis. Artikli 4 lõiget 3 tuleks käsitada “vabas-tusklauslina” artikli 4 lõigetest 1 ja 2, juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et kahju õigusvastane tekitamine on tihedamalt seotud mõne teise riigiga.

Põhimõtteliselt tuleks üldreeglit kohaldada kõigi määruse kohaldamisalaga hõlmatud lepinguväliste võlasuhete suhtes. Üldreeglist erandi tegemine ja erinormide kohaldamine on lubatud ainult teatud piiratud ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel. Pooled võivad artiklis 14 täpsustatud tingimustel kokku leppida, et kohaldavad lepinguväliste võlasuhetele enda valitud õigust.
3. Võrreldes komisjoni esialgse ettepanekuga on erinormide kohaldamisala nende praktilise kohaldamise lihtsustamiseks selgitatud ja täiendavalt täpsustatud. Määrus sisaldab praegu erinorme tootja vastutuse, kõlvatu konkurentsi, keskkonnakahjustuste, intellektuaalomandi rikkumise ja töövõitluse valdkonnas.
4. Läbirääkimised eraelu puutumatus ja isiklike õiguste rikkumise alal tekitasid paljudele delegatsioonidele raskusi. Nõukogu analüüsis kõnealust küsimust korduvalt ja kaalus hoolikalt kõiki vaidlusaluseid võimalusi, sealhulgas Euroopa Parlamendi ettepanekut.

⁽¹⁾ Vt viidet I/A-punkti märkusele 12219/2006 CODEC 838 JUSTCIV 181.

⁽²⁾ Vt dok 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132.

⁽³⁾ Vt 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Lõpliku kompromissina ja vastuoluliste huvide ühitamise püüdena otsustas nõukogu eraelu puutumatust ja isiklike õiguste rikkumist käsitleva erireegli käesolevas etapis siiski välja jätta. Nagu eespool viidatud, on kõnealune valdkond artikli 1 lõike 2 punktiga g määruse kohaldamisalast praegu välja jäetud.

Eelmises lõigus toodut tuleb siiski lugeda koos artikliga 30. Euroopa Parlamendi soovitatud, praegu artiklis 30 sisalduva läbivaatamisklausliga nähakse ette, et komisjon esitab oma aruande hiljemalt neli aastat pärast määruse jõustumise kuupäeva. Aruandes käsitletakse eelkõige lepinguväliseid võlasuhteid, mis tulenevad eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust.

5. Erinevalt komisjoni esialgsest ettepanekust sisaldab määrus kooskõlas Euroopa Parlamendi ettepanekuga nüüd ka töövõitlust käsitlevat reeglit. Eesmärgiga tasakaalustada töötajate ja tööandjate huve, näeb reegel ette, et kohaldatakse selle riigi õigust, kus töövõitlus toimus. Kõnealune säte tekitab kahele delegatsioonile siiski nii suuri raskusi, et nad hääletasid ühise seisukoha vastu.
6. Komisjoni esialgne ettepanek sisaldas sätet muude kui lepinguvälise kahju õigusvastasest tekitamisest tulenevate võlasuhete kohta. Nüüd sisaldab määrus omaette peatükki, milles on esitatud eraldi sätted alusetu rikastumise, käsundita asjaajamise ja *culpa in contrahendo* kohta.
7. Jätakuvalt on lihtsustatud artikleid, mis käsitlevad üldist kehtivust omavaid sätteid, seost ühenduse õiguse muude sätetega ja seost kehtivate rahvusvaheliste konventsioonidega.
8. Määrus sisaldab Euroopa Parlamendi taotlusel nüüd läbivaatamisklauslit, millega tehakse komisjonile ülesandeks esitada Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele määruse kohaldamist käsitlev aruanne. Eelkõige käsitletakse aruandes liiklõõnnetustest ja eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust tulenevaid lepinguväliseid võlasuhteid.

Ülejäanud on formaalsemat laadi muudatused, mis on tehtud loetavuse parandamiseks.

Pärast õiguskeele ekspertide poolset läbivaatamist on tekst ja põhjendused uuesti nummerdatud. Lisas esitatud tabelis on toodud numbrid nii, nagu nad olid esitatud ühises seisukohas ja esialgses ettepanekus.

2. Parlamendi muudatusettepanekud

Nõukogu kiitis heaks paljud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud. Mõnel juhul aga leiti nõukogus peetud arutelude käigus ja teksti läbivaatamisel õiguskeele ekspertide poolt, et on vaja teha teatud tehnilisi täpsustusi. Selleks, et tagada põhjenduste vastavus määruse sätetele, on põhjendusi kohandatud ja ajakohastatud.

Artiklitesse 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 ja 30 tehtud muudatused nõuavad täiendavate põhjenduste lisamist.

Põhjendusi 1–5 on ajakohastatud vastavalt poliitilise tasandi viimastele arengutele. Seetõttu on viide 1998. aasta tegevuskavale asendatud Euroopa Ülemkogu poolt 2004. aastal vastuvõetud Haagi programmis sisalduvate suunistega.

a) uuatusettepanekud, mis kiideti tervikuna heaks

Muudatusettepanekud 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 51, 52 ja suulised muudatusettepanekud võib Euroopa Parlamendi esitatud kujul heaks kiita, kuna need aitavad kaasa õigusakti selguse ja järjepidevuse suurendamisele või aitavad selgitada selle üksikasju.

b) uuatusettepanekud, mis kiideti sisuliselt heaks

Muudatusettepanekud 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45 ja 54 võib sisuliselt heaks kiita, kuid need tuleb ümber sõnastada.

Muudatusettepanek 2 on kaetud praeguste põhjendustega 29 ja 31.

Muudatusettepaneku 15 sisu on võetud üle põhjendusse 24.

Muudatusettepanekuga 18 kavandatud muudatusi kajastatakse sisuliselt artiklis 2 ja artikli 1 lõikes 1.

Muudatusettepanekud 19 ja 20 sisalduvad artikli 1 lõike 2 punktide b ja d tekstis. Nende sõnastust on aga lihtsustatud, eelkõige artikli 2 lisamise tõttu.

Muudatusettepanek 23 kiideti sisuliselt heaks. Nõukogu on siiski arvamisel, et põhjenduses 9 ja artikli 1 lõikes 1 tehtud muudatuste tõttu on kõnealune muudatusettepanek ülearune.

Nõukogu leiab, et **muudatusettepanekuga 24** kavandatud muudatused on sisuliselt kaetud artiklites 16, 26 ja 27 ning põhjendusse 31 tehtud muudatustega.

Nõukogu kiidab heaks **muudatusettepanekute 28 ja 34** põhimõtte, mis muudaks jagude struktuuri ja pealkirja. Nõukogu arvates on see kajastatud määruse praeguses struktuuris, mille puhul määrus koosneb I peatükist — Reguleerimisala, II peatükist — Kahju õigusvastane tekitamine, III peatükist — Alusetu rikastumine, käsundita asjaajamine ja *culpa in contrahendo*, IV peatükist — Valikuvabadus ja V peatükist — Ühised eeskirjad, ning mis teenib sama eesmärki.

Muudatusettepanekuga 31 tuuakse sisse töövõitlust käsitlev uus säte. See on kooskõlas nõukogus peetud läbirääkimistega. Reegli sisu on aga täiendavalt täpsustatud artiklis 9 ning põhjendustes 24 ja 25.

Muudatusettepaneku 38 sisu on võetud üle artiklisse 14. Nõukogu püüdis siiski sõnastust lihtsustada ja paindlikumaks muuta.

Muudatusettepaneku 46 sisu on võetud üle artiklisse 18.

c) uudatusettepanekud, mis kiideti osaliselt heaks

Muudatusettepanekud 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53 ja 54 võib heaks kiita osaliselt.

Muudatusettepanek 3 on nõukogule ainult osaliselt vastuvõetav, kuna põhjenduses viidatakse artiklile 4, ja artiklit 4 käsitlev muudatusettepanekut 26 ei ole täielikult heaks kiidetud. Muudatusettepaneku esimene lause kajastub sisuliselt põhjenduste 13 ja 14 praeguses tekstis. Muudatusettepaneku viimane osa kajastub põhjenduse 28 praeguses tekstis.

Muudatusettepanekuga 14 tahetakse ühelt poolt sõnade "vajalikult määral" lisamisega rõhutada kohtu otsustusvabadust ning teiselt poolt välistada see võimalus eraelu puutumatuse rikkumise ja kõlvatu konkurentsi puhul. Kuigi nõukogu võib muudatusettepaneku esimese poole heaks kiita, osutab ta sellele, et eraelu puutumatuse rikkumine on määruse reguleerimisalast välja jäetud ning nõukogu ei näe põhjust teha erandit ka kõlvatu konkurentsi puhul.

Muudatusettepanek 25 on põhimõtteliselt vastuvõetav. Eelneva valiku väljendamise tingimused tuleks aga nõukogu arvates sätestada selgelt ja ühemõtteliselt.

Muudatusettepanek 26 on seotud artiklis 4 sisalduva üldreegliga.

Nõukogu võib heaks kiita artikli 4 lõikesse 1 kavandatud muudatused.

Lõikesse 2 kavandatavaid muudatusi nõukogu heaks kiita ei saa. Lõikega 2 sätestatakse liiklusõnnetuste puhul erireegel, mille kohaselt reguleeriks lepinguvälist võlasuhet ühelt poolt ning kahju hüvitamist teiselt poolt kaks eri õigust. Nagu komisjon oma muudetud ettepanekus ⁽¹⁾ märgib, erineb kõnealune lahendus liikmesriikides kehtivatest õigussüsteemidest ja selle vastuvõtmine eeldab süvaanalüüsi. Seepärast tehakse ettepanek käsitleda seda küsimust üksikasjalikult artikliga 30 ettenähtud aruandes.

⁽¹⁾ Vt 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Artikli 4 lõiget 3 tuleks käsitada "vabastusklauslina" artikli 4 lõigetest 1 ja 2, juhul kui juhtumi kõikidest asjaoludest ilmneb selgelt, et kahju õigusvastane tekitamine on tihedamalt seotud mõne teise riigiga. Eelnevat silmas pidades ei näe nõukogu vajadust erijuhtumeid loetleda.

Muudatusettepanek 36 on seotud uue artikliga 10. Ehkki kavandavad muudatused on nõukogule põhimõtteliselt vastuvõetavad, peab nõukogu juhul, kui kohaldatavat õigust pole artikli 10 lõigete 1 või 2 alusel võimalik kindlaks määrata, sobivamaks aluseks selle riigi õigust, kus rikastumine toimus.

Muudatusettepaneku 44 esimene pool on nõukogule vastuvõetav. Läbirääkimiste käigus otsustati aga välja jätta lõige 2, kuna see põhjustaks teatavatele liikmesriikidele olulisi probleeme, mistõttu nõukogu ei saa muudatusettepaneku kõnealust osa heaks kiita.

Muudatusettepanek 53 kiideti heaks osaliselt. Nõukogu leiab, et määrus peaks olema automaatselt ülimuslik konventsioonide suhtes, mis on sõlmitud kahe või enama liikmesriigi vahel, niivõrd kuivõrd need konventsioonid käsitlevad määrusega reguleeritud küsimusi. Artikli 28 lõikesse 3 kavandatud muudatust ei kiidetud heaks, kuna Haagi konventsiooniga nähakse liiklusõnnetuste puhul ette erikord ning paljud liikmesriigid, olles konventsiooniosalised, soovisid seda korda säilitada. Seetõttu tuleks arvesse võtta artiklis 30 sisalduvat läbivaatamisklauslit, milles leidub eriviide liiklusõnnetustele.

Nõukogu tervitab **muudatusettepanekus 54** kavandatud läbivaatamisklauslit. Nõukogu soovib siiski läbivaatamisklausli üldisemat sõnastust, pidades seda asjakohasemaks tulemusliku hindamise tagamiseks olemasolevate pädevuste raames (vt artikkel 30).

d) *agasilükatud muudatused*

Muudatusettepanekud 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 ja 57 lükati tagasi.

Muudatusettepanekus 1 viidatakse Rooma I määrusele. Kuni nimetatud määruse vastuvõtmiseni oleks aga sobivam viidata olemasolevale, 1980. aastal sõlmitud lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse Rooma I konventsioonile.

Muudatusettepanek 4 on seotud üldreeglisse kavandavate muudatustega (muudatusettepanek 26). Kuna muudatusettepanek 26 lükati osaliselt tagasi, tuleb tagasi lükata ka põhjendusse kavandatud vastavad muudatused.

Seoses määruse kohaldamisalasse tehtud muudatustega ei pea nõukogu **muudatusettepanekut 5** vajalikuks.

Muudatusettepanekutega 6, 8, 11 ja 13 kohandatakse põhjendusi nii, et need kajastaksid mitmete erinormide väljajätmist, nagu on soovitatud muudatusettepanekutes 27 (tootja vastutus), 29 (kõlvatu konkurents ning konkurentsi piirav tegevus) ja 33 (keskkonnakahjustused). Nõukogu ei saa kõnealuste erinormide väljajätmist heaks kiita ning seetõttu tuleks ka põhjendustesse kavandatud vastavad muudatused tagasi lükata. Nõukogu on see-eest püüdnud selgelt määratleda erinormide kohaldamisala, et lihtsustada nende praktilist kohaldamist.

Muudatusettepanekud 10 ja 56 tuleb tagasi lükata, kuna lepinguvälised võlasuhted, mis tulenevad eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust, on määruse kohaldamisalast välja jäetud.

Muudatusettepanek 16 ei ole nõukogule vastuvõetav, sest nõukogu lükkab tagasi muudatusettepaneku 42, millega käesolev muudatusettepanek on seotud.

Muudatusettepanek 27 näeks ette tootja vastutust käsitleva erinormi väljajätmise. Nõukogu arvates ei võimaldaks üldreeglite kohaldamine tootja vastutusega seotud juhtudel selgelt prognoosida kohaldatavat õigust. Nimetatud eesmärki silmas pidades näib tasakaalustatud lahendusena omavahel seotud tegurite kaskaadsüsteemi loomine koos prognoositavust käsitleva klausliga.

Muudatusettepanekuga 29 tehakse ettepanek jätta välja kõlvatud konkurentsi käsitlev erinorm. Nõukogu ei saa sellega nõustuda. Artiklis 6 sisalduv erinorm ei ole artikli 4 lõikes 1 sätestatud üldnormi erand, vaid pigem selle täpsustus, eesmärgiga kindlaks määrata kahju tekkimise koht. Kõlvatu konkurentsi küsimustes peaks kõnealune norm kaitsma konkurente, tarbijaid ja avalikkust ning tagama turumajanduse nõuetekohase toimimise. Üldiselt täidab neid eesmärke seos selle kohaga, kus konkurentsisuhted või tarbijate ühishuvid on ohustatud, või siis konkurentsi piiramise korral seos riigiga, mida konkurentsi piirav tegevus mõjutab või tõenäoliselt mõjutab. Artikli 6 lõikes 3 sätestatud konkurentsi piirava tegevuse tulemusena tekkivad lepinguvälised võlasuhted peaksid hõlmama nii ühenduse kui liikmesriikide konkurentsiõiguse rikkumist.

Muudatusettepanek 32 on seotud muudatusettepanekuga 26, mille nõukogu lükkas tagasi liiklusõnnetusi puudutavas osas. Käesolev muudatusettepanek lükatakse tagasi samal põhjusel.

Nõukogu ei saa heaks kiita keskkonnakahjustusi käsitleva erinormi väljajätmist, nagu on kavandatud **muudatusettepanekus 33**. Kõnealune erinorm kajastab "saastaja maksab" põhimõtet, mida ühendus toetab ja mida juba kohaldatakse mitmes liikmesriigis.

Nõukogu ei saa heaks kiita **muudatusettepanekut 41**, kuna see on vastuolus nõukogu poolt heakskiidetud muudatusettepanekuga 40.

Muudatusettepanekutes 42 ja 43 käsitletakse välisriigi õiguse kohaldamist kohtu poolt. Nõukogu lükkab need muudatusettepanekud tagasi, sest kõnealust küsimust tuleks käsitleda teises kontekstis.

Seoses muudatusettepaneku 22 heakskiitmisega on **muudatusettepanek 47** nõukogu arvates ülearune.

Nõukogu leiab, et artikli 23 lõikes 2 sisalduv selgitus majandustegevusega tegeleva füüsilise isiku kohta on piisav. **Muudatusettepanek 49** lükatakse seega tagasi.

Muudatusettepaneku 50 eesmärgiks on selgitada avaliku korra mõistet. Avaliku korra määratlemiseks vajalike ühiste kriteeriumide sätestamine ja õigusaktidele viitamine valmistaks esialgu raskusi. Seetõttu lükatakse muudatusettepanek 50 tagasi.

Muudatusettepanek 57 on seotud komisjoni esialgse ettepaneku artikliga 6. Nõukogu analüüsis kõnealust küsimust korduvalt ja kaalus hoolikalt kõiki vaidlusaluseid võimalusi, sealhulgas Euroopa Parlamendi pakutud lahendust. Lõpliku kompromissina ja vastuoluliste huvide ühitamise püüdena teeb nõukogu ettepaneku eraelu puutumatust ja isiklike õiguste rikkumist käsitlev erireegel käesolevas etapis siiski välja jätta. Järelikult tuleb muudatusettepanek 57 tagasi lükata. Selle asemel on määruse artikli 1 lõike 2 punktis g sätestatud kõnealust laadi võlasuhete kohaldamisalast väljajätmine.

Eelmises lõigus toodud tuleb siiski lugeda koos artikliga 30. Artiklis 30 sisalduva läbivaatamisklausliga nähakse ette, et komisjon esitab oma aruande hiljemalt neli aastat pärast määruse jõustumise kuupäeva. Aruandes käsitletakse eelkõige lepinguväliseid võlasuhteid, mis tulenevad eraelu puutumatuse ja isiklike õiguste rikkumisest, sealhulgas laimust.

III. JÄRELDUS

Nõukogu arvates luuakse lepinguväliste võlasuhetele kohaldatavat õigust käsitleva määruse kohta vastuvõetud ühise seisukoha tekstiga lepinguväliste võlasuhete valdkonna kollisiooninormide tasakaalustatud süsteem ning saavutatakse kohaldatavat õigust käsitlevate eeskirjade ühtsus. Lisaks sellele on ühine seisukoht üldjoones kooskõlas komisjoni esialgse ettepaneku ja Euroopa Parlamendi arvamusega.

LISA

VASTAVUSTABEL

Komisjoni esialgne ettepanek	Nõukogu ühine seisukoht
Põhjendus (1)	Põhjendus (1)
uus	Põhjendus (2)
Põhjendus (2)	välja jäetud
Põhjendus (3)	Põhjendus (3)
uus	Põhjendus (4)
uus	Põhjendus (5)
Põhjendus (4)	Põhjendus (6)
Põhjendus (5)	Põhjendus (7)
uus	Põhjendus (8)
uus	Põhjendus (9)
uus	Põhjendus (10)
uus	Põhjendus (11)
Põhjendus (6)	Põhjendus (12)
Põhjendus (7)	Põhjendus (13)
Põhjendus (8)	Põhjendus (14)
uus	Põhjendus (15)
uus	Põhjendus (16)
Põhjendus (9)	Põhjendus (17)
Põhjendus (10)	Põhjendus (18)
Põhjendus (11)	Põhjendus (19)
uus	Põhjendus (20)
uus	Põhjendus (21)
Põhjendus (12)	välja jäetud
Põhjendus (13)	Põhjendus (22)
Põhjendus (14)	Põhjendus (23)
uus	Põhjendus (24)
uus	Põhjendus (25)
Põhjendus (15)	Põhjendus (26)
uus	Põhjendus (27)
Põhjendus (16)	Põhjendus (28)
Põhjendus (17)	Põhjendus (29)
Põhjendus (18)	Põhjendus (30)
Põhjendus (19)	Põhjendus (31)

Komisjoni esialgne ettepanek	Nõukogu ühine seisukoht
Põhjendus (20)	Põhjendus (32)
uus	Põhjendus (33)
Põhjendus (21)	Põhjendus (34)
Põhjendus (22)	Põhjendus (35)
Põhjendus (23)	Põhjendus (36)
Artikkel 1	Artikkel 1
uus	Artikkel 2
Artikkel 2	Artikkel 3
Artikkel 3	Artikkel 4
Artikkel 4	Artikkel 5
Artikkel 5	Artikkel 6
Artikkel 6	välja jäetud
Artikkel 7	Artikkel 7
Artikkel 8	Artikkel 8
uus	Artikkel 9
Artikli 9 lõige 1	Artikkel 12
Artikli 9 lõige 2	Artikli 10 lõige 2, artikli 11 lõige 2, artikli 12 lõike 2 punkt b
Artikli 9 lõige 3	Artikkel 10
Artikli 9 lõige 4	Artikkel 11
Artikli 9 lõige 5	Artikli 10 lõige 4, artikli 11 lõige 4, artikli 12 lõike 2 punkt c
Artikli 9 lõige 6	Artikkel 13
Artikkel 10	Artikkel 14
Artikkel 11	Artikkel 15
Artikkel 12	Artikkel 16
Artikkel 13	Artikkel 17
Artikkel 14	Artikkel 18
Artikli 15 lõige 1	Artikkel 19
Artikli 15 lõige 2	Artikkel 20
Artikkel 16	Artikkel 21
Artikkel 17	Artikkel 22
Artikkel 18	välja jäetud
Artikkel 19	Artikkel 23
Artikkel 20	Artikkel 24

Komisjoni esialgne ettepanek	Nõukogu ühine seisukoht
Artikkel 21	Artikkel 25
Artikkel 22	Artikkel 26
Artikkel 23	Artikkel 27
Artikkel 24	välja jäetud
Artikkel 25	Artikkel 28
Artikkel 26	Artikkel 29
uus	Artikkel 30
Artikli 27 teine lõik	Artikkel 31
Artikli 27 esimene ja kolmas lõik	Artikkel 32