Euroopa Liidu

Teataja

L 139 I

62. aastakäik

Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

27. mai 2019

Sisukord

II *Muud kui seadusandlikud aktid*

MÄÄRUSED

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/772, 16. mai 2019, millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme** (1) 1

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/773, 16. mai 2019, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL** (1) 5

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/774, 16. mai 2019, millega muudetakse määrust (EL) nr 1304/2014 seoses allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohaldamisega olemasolevate kaubavagunite suhtes** (1) 89

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/775, 16. mai 2019, millega muudetakse määrust (EL) nr 454/2011 muudatuste juhtimise osas** (1) 103

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/776, 16. mai 2019, millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas** (1) 108

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/777, 16. mai 2019, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühiseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL** (1) 312

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/778, 16. mai 2019, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 1305/2014 muudatuste juhtimise osas** (1) 356

(1) EMPs kohaldatav tekst

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

★ **Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/779, 16. mai 2019, millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011** [1] 360

SOOVITUSED

★ **Komisjoni soovitus (EL) 2019/780, 16. mai 2019, taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktilise korra kohta** [1] 390

[1] EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/772,

16. mai 2019,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1300/2014 ([2]) artiklile 7 tuleb määruse (EL) nr 1300/2014 lisa 7. peatükki ajakohastada, et täpsustada vara inventarinimestiku üksikasju, sh andmete sisu, nende esitusviisi, talitluslikku ja tehnilist ülesehitust, kasutusviisi, andmesisestuse ja andmete kasutamise eeskirju ning enesehindamise eeskirju ja andmeesituse eest vastutava üksuse määramist.

(2) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([3]) artikli 5 lõikele 1 ja määruse (EL) nr 1300/2014 artikli 7 lõikele 2 moodustati töörühm, mille ülesanne oli koostada ettepanek võtta vastu soovitus vara inventarinimestiku jaoks kogutavate andmete miinimumstruktuuri ja sisu kohta, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid ja hinnata juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusamme. Töörühm sai oma töö valmis 2017. aasta mais ning seejärel koostas amet soovituse ERA-REC-128 määruse (EL) nr 1300/2014 muutmiseks.

(3) Vara inventarinimestik on staatiline vahend, mis näitab olemasolevaid seadmeid, ning seega ei ole selle eesmärk anda teavet seadmete seisundi ja toimimise kohta.

(4) Kui jaama või selle elemente täiustatakse või uuendatakse või tehakse muu töö, mis määruse (EL) nr 1300/2014 artikli 8 kohaselt on ette nähtud riikliku rakenduskavaga, tuleks koguda teavet jaama või selle elementidega seotud töö vastavuse kohta määrusele (EL) nr 1300/2014.

(5) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.
([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110).
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1300/2014 muudetakse järgmiselt:

1) artikli 7 järele lisatakse artikkel 7a:

„*Artikkel 7a*

Juurdepääsuandmete kogumine, haldamine ja vahetamine

1. Üheksa kuu jooksul alates 16. juunist 2019 otsustab iga liikmesriik, millised üksused vastutavad juurdepääsuandmete kogumise, haldamise ja vahetamise eest.

2. Liikmesriigid võivad paluda komisjonil tähtaega pikendada. Selline pikendamine peab olema erakorraline, nõuetekohaselt põhjendatud ja ajaliselt piiratud. Eelkõige peetakse seda põhjendatuks juhul, kui Euroopa Liidu Raudteeamet ei tee käesoleva määruse lisaga ette nähtud andmekogumisvahendit ja kasutusviise kättesaadavaks kahe kuu jooksul alates määruse jõustumisest ja need ei ole siis täielikult toimivad.

3. Iga jaama jaoks peab olema juurdepääsuandmete kogumise, haldamise ja vahetamise eest vastutav üksus.

4. Andmete kogumine ja muundamine tuleb lõpule viia 36 kuu jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest.

5. Ajani, mil komisjoni määruse (EL) nr 454/2011 (*) I lisa punktides 7.2, 7.3 ja 7.4 kirjeldatud andmevahetusstruktuur muutub täielikult toimivaks, hõlmab juurdepääsuandmete vahetamine kõnealuste andmete edastamist Euroopa raudteejaamade juurdepääsetavuse andmebaasile (ERSAD), mida peab Euroopa Liidu Raudteeamet.

(*) Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).“;

2) lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 1300/2014 lisa muudetakse järgmiselt:

1) 2. peatüki punkti 2.3 esimese lause järele lisatakse järgmine lõik:

„*Juurdepääsuandmed* –

juurdepääsuandmed koosnevad reisirongijaamadele juurdepääsu andmetest, mida on vaja koguda, hallata ja vahetada, st reisirongijaamade näitajate ja seadmete kirjeldusest. Asjakohasel juhul on kõnealusele kirjeldusele lisatud teave jaama vastavuse kohta käesolevale KTK-le.“;

2) 7. peatüki punkti 7.2 alapunktile 7.2.1 lisatakse järgmised alapunktid:

„7.2.1.1. Vara inventarinimestik – taristu

7.2.1.1.1. Talitluslik ja tehniline ülesehitus

Vara inventarinimestiku funktsioonid on järgmised:

1) juurdepääsu tõkestavate asjaolude kindlakstegemine;

2) kasutajatele praktilise teabe andmine;

3) järelevalve tegemine juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja nende edusammude hindamine.

Juurdepääsuandmete vahetamiseks kasutatava süsteemi ülesehitus on ette nähtud määrusega (EL) nr 454/2011 (reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTK).

Juurdepääsu andmete vormindamise ja vahetamise suhtes kohaldatakse järgmisi standardeid:

1) CEN/TS 16614-1:2014 – Ühistransport. Võrgu ja sõiduplaanide infovahetus (NeTEx). Osa 1: Teabevahetusvorming ühistranspordivõrgu topoloogia puhul 2014-05-14

2) EN 12896-1:2016 – Ühistransport. Võrdlusandmete mudel. Ühised mõisted (Transmodel)

Konkreetse kasutusotstarbe puhul kasutatakse konkreetset ühtlustatud Transmodeli profiili, mis on esitatud O liite viite nr 1 all.

7.2.1.1.2. Juurdepääsuandmete sisestamise ja enesehindamise eeskirjad

Juurdepääsuandmete sisestamise ja enesehindamise eeskirjad on järgmised:

1) üksused, kes koguvad varaga seotud juurdepääsuandmeid, ei pea olema sõltumatud nende varade igapäevasest haldamisest;

2) juurdepääsuandmete esimese kogumise ajal võib pärast komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/772 (*) jõustumist olla jaamade vastavuseks käesolevale KTK-le märgitud „hindamata“;

3) kui jaama või selle elemente täiustatakse või uuendatakse või tehakse muu töö, mis on käesoleva KTK puhul ette nähtud riikliku rakenduskavaga, tuleb ajakohastada vastavaid juurdepääsuandmeid ja sh vajaduse korral vastavust käesolevale KTK-le;

4) vastavust käesolevale KTK-le võib ajakohastada käesoleva KTK punkti 6.2.4 kohase vahesertifikaadi alusel;

5) seadmete töökorda ei ole vaja inventeerida.

Komisjon teeb kättesaadavaks andmekogumisvahendi, mille kasutusviisi on kirjeldatud O liite viites nr 2 osutatud tehnilistes dokumentides.

Kui on olemas struktuursed andmed ja neid saab muundada ühtlustatud profiilile vastavaks, võib need andmed pärast muundamist edastada. Olemasolevate juurdepääsuandmete muundamise meetod ja sideprotokoll on esitatud O liite viites nr 3 osutatud tehnilistes dokumentides.

7.2.1.1.3. Andmete kasutamise eeskirjad

ERSADi puhul:

1) avalikkus pääseb andmetele ligi Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) hallatava avaliku veebisaidi kaudu;

2) registreerunud ametiasutustel on võimalik otsida kõiki juurdepääsuandmeid, mis on asjaomase liikmesriigi jaoks asjakohased;

3) komisjonil ja ametil on võimalik otsida kõiki juurdepääsuandmeid.

Ameti hallatavat ERSADi andmebaasi ei ühendata teiste andmebaasidega.

7.2.1.1.4. Kasutajate tagasiside haldamise eeskirjad

Kasutajate tagasiside võib olla järgmises vormis:

1) institutsionaalne tagasiside kasutajate ühendustelt, sh puudega inimesi esindavatelt organisatsioonidelt; võib kasutada olemasolevaid struktuure, kui need hõlmavad puudega ja piiratud liikumisvõimega inimeste esindusorganisatsioonide esindajaid ja kajastavad olukorda asjakohasel tasemel, mitte tingimata riiklikul tasemel. Kasutajate tagasiside andmise kord peab olema selline, mis võimaldab kõnealuste organisatsioonide osalemist võrdsetel alustel;

2) üksikisikute tagasiside: veebisaidi külastajatele antakse võimalus anda teada konkreetse jaama juurdepääsuandmeid käsitlevast ebaõigest teabest ja neile saadetakse märkuse kättesaamise kohta kinnitus.

Andmete kogumise, haldamise ja vahetamise eest vastutav(ad) üksus(ed) võtab (võtavad) mõlemat liiki kasutajate tagasisidet nõuetekohaselt arvesse.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/772, millega muudetakse määrust (EL) nr 1300/2014 seoses vara inventarinimestikuga, et teha kindlaks juurdepääsu tõkestavad asjaolud, teavitada kasutajaid, teha järelevalvet juurdepääsuvõimaluste tagamisel tehtud edusammude üle ja hinnata neid edusamme (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 1).“;

3) lisatakse järgmine liide:

„O liide

Tehniliste dokumentide loetelu

Viide nr	Nimetus
1	Jaamade kirjeldamiseks kasutatav konkreetne ühtlustatud profiil võrgu ja sõiduplaanide infovahetuse jaoks (NeTEx)
2	Andmekogumisvahendi kasutamise viisid
3	Olemasolevate juurdepääsuandmete muundamise meetod ja sh välisliidese ja sideprotokolli kirjeldus.“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/773,

16. mai 2019,

milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 ([2]) artiklis 11 on sätestatud liidu raudteesüsteemi koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKde) koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsed eesmärgid.

(2) Vastavalt otsuse (EL) 2017/1474 artikli 3 lõike 5 punktidele b ja f vaadatakse KTKd läbi, et võtta arvesse liidu raudteesüsteemi arengut ja sellega seotud teadus- ja innovatsioonitegevust ning ajakohastada viiteid standarditele.

(3) Otsuse (EL) 2017/1474 artikli 3 lõike 5 punkti c kohaselt tuleks KTKd läbi vaadata, et sulgeda ülejäänud avatud punktid. Eelkõige tuleb kindlaks määrata käitamise avatud punktide ulatus ning eristada kohaldatavaid siseriiklikke eeskirju ja eeskirju, mida on vaja liidu õiguse kaudu ühtlustada, et võimaldada üleminekut koostalitluslikule süsteemile, millega määratakse kindlaks optimaalne tehnilise ühtlustamise tase.

(4) 22. septembril 2017 palus komisjon kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([3]) artikli 19 lõikega 1 Euroopa Liidu Raudteeametil (edaspidi „amet“) koostada soovitused, millega rakendatakse valik otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsetest eesmärkidest.

(5) 25. oktoobril 2018 esitas amet soovituse ERA-REC-125 seoses liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjeldusega (KTK), mis hõlmab komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 artikli 11 lõikeid 1–6.

(6) Komisjoni otsust 2012/757/EL ([4]) on mitmel korral muudetud. Loetavuse ja õiguskindluse tagamiseks on soovitatav see kehtetuks tunnistada ja asendada käesoleva määrusega.

(7) Komisjoni otsus 2012/757/EL tuleks seepärast kehtetuks tunnistada.

(8) Käesoleva määrusega tuleks ette näha liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi KTK erinevate nõuete rakendamise kuupäevad. Rakendamiskuupäevade puhul tuleks arvesse võtta, et teatavad liikmesriigid on teavitanud ametit ja komisjoni kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõikega 2 ning teatavad liikmesriigid ei ole seda teinud.

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

([2]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).

([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

([4]) Komisjoni 14. novembri 2012. aasta otsus 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ (ELT L 345, 15.12.2012, lk 1).

(9) Protsessi ja vastutuse muutumist tulenevalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklist 23 ning käesoleva määruse lisa punktist 4.2.2.5 ja D1 liitest peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja vajaduse korral taristuettevõtjad haldama oma vastava ohutusjuhtimissüsteemi abil. Peale selle peaksid raudteeveo-ettevõtjad taotlema oma ohutustunnistuste ajakohastamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 ([5]) artikli 10 lõikele 13, kui tulenevalt artiklist 23 muutub nende tegevuse liik või ulatus oluliselt või kui ohutussertifitseerimise asutus seda vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 10 lõikele 15 nõuab.

(10) Kui liikmesriigid käivitavad puuduste kõrvaldamise menetluse kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 6, peavad komisjon ja vajaduse korral amet õigel ajal tegutsema olukorra parandamiseks ja esitama arvamuse, mida käsitatakse nõuete täitmise vastuvõetava viisina, või parandama käesolevat määrust.

(11) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK), mis on esitatud lisas.

Lisas esitatud KTKd kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 2.5 esitatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi suhtes.

Artikkel 2

Liikmesriigid teatavad komisjonile järgmist tüüpi lepingutest hiljemalt 1. jaanuariks 2020, kui neist ei ole komisjoni otsuse 2006/920/EÜ, ([6]) 2008/231/EÜ, ([7]) 2011/314/EL ([8]) või 2012/757/EL alusel juba teatatud:

a) raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate või ohutusega tegelevate ametiasutuste vahel sõlmitud kahepoolsed või mitmepoolsed lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime;

b) ühe või mitme liikmesriigi ja vähemalt ühe kolmanda riigi vahelised või liikmesriikide raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate ja vähemalt ühe kolmanda riigi raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja vahelised rahvusvahelised lepingud, mis tagavad märkimisväärse kohaliku või piirkondliku koostalitlusvõime.

Artikkel 3

Tingimused, mida tuleb koostalitluse tõendamiseks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 kohaselt täita, sätestatakse selle liikmesriigi siseriiklikes eeskirjades, kus veeremit käitatakse, järgmistes olukordades:

a) käesoleva määruse lisa punktis 7.2 osutatud konkreetsed olukorrad;

b) kõnealuse lisa I liites osutatud avatud punktid ja siseriiklike eeskirjadega seotud valdkonnad.

Artikkel 4

Amet avaldab hiljemalt 1. juuliks 2019 käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kohaldamise juhendi (kohaldamisjuhend). Amet ajakohastab kohaldamisjuhendit.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).
([6]) Komisjoni 11. augusti 2006. aasta otsus 2006/920/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse alasüsteemi koostalituse tehnilist kirjeldust (ELT L 359, 18.12.2006, lk 1).
([7]) Komisjoni 1. veebruari 2008. aasta otsus 2008/231/EÜ, mis käsitleb nõukogu direktiivi 96/48/EÜ artikli 6 lõikes 1 osutatud üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni 30. mai 2002. aasta otsus 2002/734/EÜ (ELT L 84, 26.3.2008, lk 1).
([8]) Komisjoni 12. mai 2011. aasta otsus 2011/314/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalituse tehnilist kirjeldust (ELT L 144, 31.5.2011, lk 1).

Artikkel 5

Otsus 2012/757/EL tunnistatakse kehtetuks alates 16. juunist 2021.

Otsuse 2012/757/EL lisa liiteid A ja C võib jätkuvalt kohaldada kuni hiljemalt 16. juunini 2024.

Artikkel 6

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

Seda kohaldatakse alates 16. juunist 2021.

Käesoleva määruse lisa punkte 4.2.2.1.3.2 ja 4.4 kohaldatakse aga alates 16. juunist 2019.

Käesoleva määruse lisa punkti 4.2.2.5 ja D1 liidet kohaldatakse alates 16. juunist 2019 liikmesriikides, kes ei ole ametit ja komisjoni direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt teavitanud.

Käesoleva määruse lisa punkti 4.2.2.5 ja D1 liidet kohaldatakse alates 16. juunist 2020 liikmesriikides, kes on ametit ja komisjoni direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt teavitanud.

Käesoleva määruse lisa A ja C liidet kohaldatakse hiljemalt alates 16. juunist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

SISUKORD

1.	Sissejuhatus	12
1.1.	Tehniline kohaldamisala	12
1.2.	Geograafiline kohaldamisala	12
1.3.	Käesoleva määruse sisu	12
2.	Kohaldamisala kirjeldus	12
2.1.	Töötajad ja rongid	12
2.2.	Põhimõtted	13
2.3.	Kohaldamine olemasolevate KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja taristu suhtes	13
3.	Olulised nõuded	13
3.1.	Vastavus olulistele nõuetele	13
3.2.	Olulised nõuded – ülevaade	13
4.	Allsüsteemi omadused	16
4.1.	Sissejuhatus	16
4.2.	Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid	16
4.2.1.	Töötajatega seotud spetsifikatsioonid	17
4.2.1.1.	Üldnõuded	17
4.2.1.2.	Vedurijuhtide dokumentatsioon	17
4.2.1.2.1.	Vedurijuhi käsiraamat	17
4.2.1.2.2.	Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus	18
4.2.1.2.2.1.	Marsruudiraamatu koostamine	18
4.2.1.2.2.2.	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine	19
4.2.1.2.2.3.	Vedurijuhi teavitamine reaalajas	19
4.2.1.2.3.	Sõiduplaanid	19
4.2.1.2.4.	Veerem	19
4.2.1.3.	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale vedurijuhtide	19
4.2.1.4.	Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele	19
4.2.1.5.	Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel	20
4.2.2.	Rongidega seotud nõuded	20
4.2.2.1.	Rongi nähtavus	20
4.2.2.1.1.	Üldnõue	20
4.2.2.1.2.	Esiosa	20
4.2.2.1.3.	Tagaosa	21
4.2.2.1.3.1.	Reisirongid	21
4.2.2.1.3.2.	Kaubarongid	21
4.2.2.2.	Rongi kuuldavus	22
4.2.2.2.1.	Üldnõue	22
4.2.2.2.2.	Seadme käsitsemine	22

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimine ... 23
4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus ... 23
4.2.2.4.1. Veose ohutus ... 23
4.2.2.4.2. Reisijate ohutus ... 23
4.2.2.5. Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis ... 23
4.2.2.5.1. Marsruudi ühilduvus ... 23
4.2.2.5.2. Rongi koosseis ... 24
4.2.2.6. Rongi pidurid ... 25
4.2.2.6.1. Pidurisüsteemi miinimumnõuded ... 25
4.2.2.6.2. Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus ... 25
4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine ... 26
4.2.2.7.1. Üldnõue ... 26
4.2.2.7.2. Väljumiseelsed andmed ... 26
4.2.2.8. Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded ... 26
4.2.2.9. Vedurijuhi valvsus ... 27
4.2.3. Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid ... 27
4.2.3.1. Rongide planeerimine ... 27
4.2.3.2. Rongide identifitseerimine ... 27
4.2.3.2.1. Ronginumbri vorming ... 27
4.2.3.3. Rongi väljumine ... 27
4.2.3.3.1. Väljumiseelsed kontrollid ja katsed ... 27
4.2.3.3.2. Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist ... 27
4.2.3.4. Liikluskorraldus ... 27
4.2.3.4.1. Üldnõuded ... 27
4.2.3.4.2. Rongi käsitlev aruandlus ... 28
4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed ja prognoositav üleandmisaeg ... 28
4.2.3.4.3. Ohtlikud kaubad ... 28
4.2.3.4.4. Käitamise kvaliteet ... 29
4.2.3.5. Andmete salvestamine ... 29
4.2.3.5.1. Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi ... 29
4.2.3.5.2. Jälgimisandmete salvestamine rongis ... 29
4.2.3.6. Halvenenud töötingimused ... 30
4.2.3.6.1. Teiste kasutajate teavitamine ... 30
4.2.3.6.2. Vedurijuhtide teavitamine ... 30
4.2.3.6.3. Eriolukordades tegutsemise kord ... 30
4.2.3.7. Hädaolukordade haldamine ... 30
4.2.3.8. Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral ... 31

4.3. Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid ... 31
4.3.1. Liidesed taristu KTKga ... 31
4.3.2. Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga ... 32
4.3.3. Liidesed veeremi KTKgas ... 32
4.3.3.1. Liidesed vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga ... 32
4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga ... 33
4.3.4. Liidesed energiavarustuse KTKga ... 34
4.3.5. Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKdega ... 34
4.3.6. Liidesed müra KTKga ... 34
4.3.7. Liidesed määrusega (EL) nr 1300/2014, piiratud liikumisvõimega isikute KTK ... 35
4.4. Käitamiseeskirjad ... 35
4.4.1. Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad ... 35
4.4.2. Riiklikud eeskirjad ... 35
4.4.3. Nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ... 35
4.4.4. Üleminek riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele ... 36
4.5. Hoolduseeskirjad ... 36
4.6. Ametialane pädevus ... 36
4.6.1. Ametialane pädevus ... 36
4.6.2. Keeleoskus ... 36
4.6.2.1. Põhimõtted ... 36
4.6.2.2. Keeleoskuse tase ... 36
4.6.3. Töötajate esialgne ja pidev hindamine ... 37
4.6.3.1. Põhielemendid ... 37
4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine ... 37
4.6.4. Abipersonal ... 37
4.7. Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused ... 37
4.7.1. Sissejuhatus ... 37
4.7.2. Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine ... 38
4.7.2.1. Enne tööle asumist ... 38
4.7.2.1.1. Minimaalsed terviseuuringud ... 38
4.7.2.1.2. Psühholoogiline hindamine ... 38
4.7.2.2. Pärast tööle asumist ... 39
4.7.2.2.1. Korrapärase tervisekontrolli sagedus ... 39
4.7.2.2.2. Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu ... 39
4.7.2.2.3. Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine ... 39

4.7.3. Meditsiininõuded ... 39

4.7.3.1. Üldnõuded ... 39

4.7.3.2. Nägemisnõuded ... 39

4.7.3.3. Kuulmisnõuded ... 40

4.8. Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta ... 40

4.8.1. Taristu ... 40

4.8.2. Veerem ... 40

5. Koostalitluse komponendid ... 40

5.1. Määratlus ... 40

5.2. Komponentide loetelu ... 40

6. Komponentide vastavuse ja/või kasutamiskõlblikkuse hindamine ja allsüsteemi vastavuse tõendamine 40

6.1. Koostalitluse komponendid ... 40

6.2. Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem ... 41

6.2.1. Põhimõtted ... 41

7. Rakendamine ... 41

7.1. Põhimõtted ... 41

7.2. Erijuhud ... 41

7.2.1. Sissejuhatus ... 41

7.2.2. Erijuhtumite loetelu ... 41

7.2.2.1. Eesti, Läti, Leedu, Poola, Ungari ja Slovakkia alaline erijuhtum („P“-juhtum) ... 41

7.2.2.2. Iirimaa ja Ühendkuningriigi alaline erijuhtum Põhja-Iirimaa puhul ... 42

7.2.2.3. Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum („T1“-juhtum) ... 42

7.2.2.4. Soome püsiv erijuhtum (P) ... 42

A liide. ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad ... 43

B liide.Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad ... 44

C liide. Ohutusteabe vahetamise metoodika ... 49

D liide. Marsruudiga ühilduvus ja marsruudiraamat ... 56

D1 liide. Veeremi ja rongi ühilduvuse parameetrid ettenähtud käitamismarsruudil ... 56

D2 liide. Elemendid, mille taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks esitama ... 66

E liide. Keeleoskuse ja teabevahetuse tase ... 86

F liide. Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded ... 87

G liide. Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded ... 89

H liide. Euroopa raudteeveeremi number ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel ... 91

I liide. Loetelu valdkondadest, kus riiklikke eeskirju võidakse jätkuvalt kohaldada vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 8 ... 93

J liide. Sõnastik ... 95

1. SISSEJUHATUS

1.1. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolev koostalitluse tehniline kirjeldus (edaspidi „KTK“) hõlmab käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi, mis on ära toodud direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 1 esitatud loetelus ja määratletud kõnealuse lisa punktis 2.5.

1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva määruse geograafiline kohaldamisala on liidu võrgustik, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 1, välja arvatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud juhtumid.

1.3. **Käesoleva määruse sisu**

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 3 on käesolevas määruses:

a) esitatud käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi kavandatav kohaldamisala;

b) sätestatud olulised nõuded iga asjaomase allsüsteemi ja selle liideste kohta teiste allsüsteemidega;

c) kehtestatud funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele sihtallsüsteem ja selle liidesed teiste allsüsteemidega peavad vastama. Vajaduse korral võivad need kirjeldused varieeruda vastavalt allsüsteemi kasutusele;

d) määratud kindlaks Euroopa kirjelduste, sealhulgas Euroopa standarditega hõlmatud koostalitluse komponendid ja liidesed, mis on vajalikud Euroopa raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks;

e) määratud iga käsitletava juhtumi puhul kindlaks, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitluse komponentide vastavuse või kasutussobivuse hindamisel;

f) esitatud KTK rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja täpsustada etapid, mis tuleb läbida, ning vahendid, mida on võimalik kohaldada, et saavutada astmeline üleminek praegusest olukorrast olukorrani, kus vastavus KTK-le on muutunud normiks;

g) esitatud asjaomase allsüsteemi käitamise ja hooldamise ning KTK rakendamise puhul nõutav kutsekvalifikatsioon ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimused;

h) osutatud sätetele, mida kohaldatakse olemasolevate KTK-le mittevastavate allsüsteemide ja veeremiüksuste suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis nõuab uue kasutuselevõtuloa taotlemist;

i) osutatud veeremiüksuste ja püsivate allsüsteemide parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus.

Lisaks võib vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 5 iga KTK puhul ette näha erijuhud.

2. KOHALDAMISALA KIRJELDUS

2.1. **Töötajad ja rongid**

Punkte 4.6 ja 4.7 kohaldatakse nende töötajate suhtes, kes täidavad selliseid ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid nagu rongi saatmine.

Punkti 4.6.2 kohaldatakse vedurijuhtide suhtes, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ ([1]) VI lisa punkti 8 kohaldamist.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51).

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi rongide lähetamise või rongidele liikumislubade andmisega seotud ülesandeid, kohaldatakse liikmesriikidevahelist kutsekvalifikatsiooni ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimuste vastastikust tunnustamist.

Töötajate suhtes, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi rongi piiriületuseelse ettevalmistusega seotud ülesandeid ning töötavad väljaspool taristuettevõtja raudteevõrgustiku teadaandes „piirialadena“ määratletud kohti ja kelle töö kuulub töötaja ohutusloa alla, kohaldatakse punkti 4.6, samas kui punkti 4.7 puhul kohaldatakse liikmesriikidevahelise vastastikust tunnustamist. Rongi ei loeta piiriüleseks teenuseks, kui see vastab direktiivi (EL) 2016/798 artikli 10 punkti 8 tingimustele.

2.2. Põhimõtted

Käesolev määrus hõlmab üksnes raudtee käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi neid elemente, mis sisaldavad raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahelisi rakendusliideseid või on koostalitluse seisukohalt eriti kasulikud.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad tagama, et eeskirjade, menetluste ja dokumentatsiooniga seotud kõikide nõuete täitmiseks kehtestatakse asjakohane kord. Kõnealuse korra kehtestamine on raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi asjakohane osa, nagu on nõutud direktiiviga (EL) 2016/798. Ohutusjuhtimissüsteemi ennast hindab asjaomane riiklik ohutusasutus enne ohutusloa andmist ning Euroopa Liidu Raudteeamet või asjaomane riiklik ohutusasutus enne ohutustunnistuse väljaandmist.

2.3. Kohaldamine olemasolevate KTK-le mittevastavate veeremiüksuste ja taristu suhtes

Ehkki suurem osa käesolevas määruses sisalduvatest nõuetest on seotud protsesside ja menetlustega, seondub osa neist ka veeremiüksuste ja taristu füüsiliste elementidega, mis on nende kasutamise seisukohalt olulised käesoleva määruse kontekstis.

Need füüsilised elemendid on esitatud struktuursetes KTKdes, mis hõlmavad muid allsüsteeme kui käitamine ja liikluskorraldus. Neid tuleb hinnata kõnealustes KTKdes määratletud menetluste kohaselt.

Käesoleva määruse sätteid ei tohi kasutada struktuurse KTK kohase riikliku eeskirja põhjendamiseks.

3. OLULISED NÕUDED

3.1. Vastavus olulistele nõuetele

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 3 peavad liidu raudteesüsteem, selle allsüsteemid ja nende koostalitluse komponendid vastama kõnealuse direktiivi III lisas sätestatud olulistele üldnõuetele.

3.2. Olulised nõuded – ülevaade

Olulised nõuded hõlmavad järgmist:

— ohutus,

— töökindlus ja käideldavus,

— tervisekaitse,

— keskkonnakaitse,

— tehniline ühilduvus,

— juurdepääsetavus.

Direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt võib olulisi nõudeid kohaldada üldiselt kogu liidu raudteesüsteemi suhtes või konkreetselt iga allsüsteemi ja selle komponentide suhtes.

Järgmises tabelis on kokkuvõtlikult esitatud direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud oluliste nõuete ja käesoleva määruse vaheline vastavus.

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Juhtide dokumentatsioon						X											X		X	
4.2.1.2.1	Vedurijuhi käsiraamat												X					X		X	
4.2.1.2.2	Marsruudiraamat																	X		X	
4.2.1.2.2.1	Marsruudiraamatu koostamine																	X			
4.2.1.2.2.2	Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine																	X		X	
4.2.1.2.2.3	Vedurijuhi teavitamine reaalajas																	X	X	X	
4.2.1.2.3	Sõiduplaanid																	X	X	X	
4.2.1.2.4	Veerem						X											X		X	
4.2.1.3	Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale juhtide						X											X		X	
4.2.1.4	Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele						X											X	X		
4.2.1.5	Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel						X											X	X	X	
4.2.2.1	Rongi nähtavus	X																X		X	
4.2.2.1.1	Üldnõue	X																X		X	
4.2.2.1.2	Esiosa	X																X		X	
4.2.2.1.3	Tagaosa	X																X		X	
4.2.2.2	Rongi kuuldavus	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Üldnõue	X																X		X	
4.2.2.2.2	Seadme käsitsemine	X																		X	
4.2.2.3	Veeremiüksuse identifitseerimine						X											X		X	
4.2.2.4	Reisijate ja veose ohutus																	X			
4.2.2.5	Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis																	X			
4.2.2.5.1	Marsruudi ühilduvus																	X			

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.2.5.2	Rongi koosseis																	X			
4.2.2.6	Rongi pidurid		X															X		X	
4.2.2.6.1	Pidurisüsteemi miinimumnõuded		X															X		X	
4.2.2.6.2	Pidurdustõhusus		X															X		X	
4.2.2.7	Rongi töökorra tagamine		X															X		X	
4.2.2.7.1	Üldnõue																	X		X	
4.2.2.7.2	Väljumiseelsed andmed																	X		X	
4.2.2.8	Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded														X			X			
4.2.2.9	Vedurijuhi valvsus																	X			
4.2.3.1	Rongide planeerimine		X																X	X	
4.2.3.2	Rongide identifitseerimine																	X	X	X	
4.2.3.3	Rongi väljumine																	X		X	
4.2.3.3.1	Väljumiseelsed kontrollid ja katsed		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist		X				X												X	X	
4.2.3.4	Liikluskorraldus																	X	X	X	
4.2.3.4.1	Üldnõuded																	X	X	X	
4.2.3.4.2	Rongi käsitlev aruandlus																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1	Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed																	X		X	
4.2.3.4.2.2	Prognoositav üleandmisaeg																	X		X	
4.2.3.4.3	Ohtlikud kaubad																	X	X		
4.2.3.4.4	Käitamise kvaliteet																		X	X	
4.2.3.5	Andmete salvestamine						X												X		
4.2.3.5.1	Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi						X												X		

Punkt	Punkti pealkiri	Ohutus					Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid		Keskkonnakaitse					Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus		Käitamise ja liikluskorralduse olulised nõuded			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.3.5.2	Jälgimisandmete salvestamine rongis						X												X		
4.2.3.6	Halvenenud töötingimused																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Teiste kasutajate teavitamine																	X		X	
4.2.3.6.2	Vedurijuhtide teavitamine																	X			
4.2.3.6.3	Eriolukordades tegutsemise kord																	X	X	X	
4.2.3.7	Hädaolukordade haldamine																	X	X	X	
4.2.3.8	Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral																			X	
4.4	ERMTSi käitamiseeskirjad																	X	X		
4.6	Kutsekvalifikatsioon																	X	X	X	
4.7	Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused																	X			
4.8	Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta																	X			
4.8.1	Taristu																	X			
4.8.2	Veeremiüksused																	X			

4. ALLSÜSTEEMI OMADUSED

4.1. Sissejuhatus

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2012/34/EL ([2]) on taristuettevõtja üldjuhul kohustatud kehtestama kõik vajalikud tingimused, millele tema võrgus liikuma lubatud rongid peavad vastama, võttes arvesse konkreetsete liinide geograafilisi iseärasusi ning käesolevas peatükis sätestatud funktsionaalseid ja tehnilisi spetsifikatsioone.

4.2. Allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid hõlmavad järgmist:

— töötajatega seotud spetsifikatsioonid,

— rongidega seotud spetsifikatsioonid,

— rongide käitamisega seotud spetsifikatsioonid.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

4.2.1. *Töötajatega seotud spetsifikatsioonid*

4.2.1.1. Üldnõuded

Käesolevas punktis käsitletakse töötajaid, kes on seotud allsüsteemi käitamisega, täites ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vaheliste otseste liidestega.

(1) Raudteeveo-ettevõtja töötajad:

a) kes täidavad rongide juhtimisega seotud ülesandeid (edaspidi „vedurijuht") ja kuuluvad rongimeeskonda;

b) kes täidavad ülesandeid rongis (v.a juhtimine) ja kuuluvad rongimeeskonda;

c) kes täidavad rongide ettevalmistamisega seotud ülesandeid.

(2) Taristuettevõtja töötajad, kes täidavad rongide liikumislubade andmisega seotud ülesandeid.

Hõlmatud on järgmised valdkonnad:

— dokumendid,

— teabe edastamine.

Peale selle kehtestatakse käesoleva määrusega punktis 2.1 kindlaksmääratud töötajate puhul nõuded seoses järgmiste valdkondadega:

— kvalifikatsioon (vt G liite punkt 4.6),

— töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (vt punkt 4.7).

4.2.1.2. Vedurijuhtide dokumentatsioon

Rongi käitav raudteeveo-ettevõtja peab andma vedurijuhile kõik tema ülesannete täitmiseks vajalikud andmed ja dokumendid. need võivad olla paberkandjal või elektroonilisel kujul.

Need andmed peavad hõlmama vajalikku teavet rongi käitamiseks normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, käsitledes marsruute, millel rong sõidab, ning veeremit, mida neil marsruutidel kasutatakse.

4.2.1.2.1. *Vedurijuhi käsiraamat*

Kõik vedurijuhi jaoks vajalikud menetlused tuleb koondada dokumenti või arvutipõhisesse dokumendi, mida nimetatakse vedurijuhi käsiraamatuks.

Vedurijuhi käsiraamatus tuleb esitada kõikide kasutatavate marsruutide ja neil marsruutidel kasutatava veeremi kohta nõuded tegutsemiseks normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, millega vedurijuht võib kokku puutuda.

Vedurijuhi käsiraamat peab sisaldama kaht konkreetset aspekti:

— neist esimene käsitleb ühiseid eeskirju ja menetlusi (võttes arvesse liidete A, B ja C sisu) ning

— teine käsitleb konkreetse taristuettevõtja puhul kehtivaid vajalikke eeskirju ja protseduure.

See peab hõlmama vähemalt järgmiste aspektidega seotud toiminguid:

— töötajate ohutus ja turvalisus,

— signaalimine ja juhtkäsud,

— rongi käitamine, sealhulgas halvenenud tingimustes,

— vedurid ja veerem,

— vahejuhtumid ja õnnetused.

Raudteeveo-ettevõtja vastutab vedurijuhi käsiraamatu eest ja koostab selle nii, et see oleks täielik ja täpne ning vedurijuhil oleks võimalik rakendada kõiki käitamiseeskirju.

Raudteeveo-ettevõtja peab vedurijuhi käsiraamatu esitama selges vormingus kogu taristu kohta, kus tema vedurijuhid töötavad.

Sellel peab olema kaks liidet:

— 1. liide: sidetoimingute juhend;

— 2. liide: vormide kogu.

Eelnevalt kindlaksmääratud sõnumid ja vormid peavad olema vähemalt taristuettevõtja(te) töökeel(t)es.

Vedurijuhi käsiraamatu koostamisel ja ajakohastamisel peab raudteeveo-ettevõtja järgima järgmisi etappe:

— taristuettevõtja (või käitamiseeskirjade eest vastutav organisatsioon) peab esitama raudteeveo-ettevõtjale nõuetekohase teabe taristuettevõtja töökeeles;

— raudteeveo-ettevõtja peab koostama algse või ajakohastatud dokumendi;

— kui keel, mille raudteeveo-ettevõtja on vedurijuhi käsiraamatu koostamiseks valinud, ei ole sama keel, milles asjakohane teave algselt esitati, on raudteeveo-ettevõtja kohustatud tegema vajaliku tõlke ja/või esitama selgitavad märkused mõnes muus keeles.

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatavad dokumendid on täielikud ja täpsed.

4.2.1.2.2. *Liini kirjeldus ja kasutatavate liinidega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus*

Vedurijuhtidele tuleb anda liini kirjeldus ja kasutatavatel liinidel juhtimisega seotud raudteeäärsete seadmete kirjeldus. See teave tuleb esitada ühes dokumendis, mida nimetatakse marsruudiraamatuks.

Selles tuleb esitada vähemalt järgmine teave:

— käitamise üldnäitajad,

— andmed tõusude ja languste kohta,

— üksikasjalik liiniskeem.

4.2.1.2.2.1. Marsruudiraamatu koostamine

Marsruudiraamat tuleb koostada samas vormingus kõikide taristute jaoks, millel raudteeveo-ettevõtja rongid sõidavad.

Raudteeveo-ettevõtja vastutab marsruudiraamatu täieliku ja nõuetekohase koostamise eest ning kasutab selleks taristuettevõtja(te) antud teavet. Raudteeveo-ettevõtja tagab, et marsruudiraamat on täielik ja täpne, sealhulgas marsruudiraamatus sisalduvasse teabesse tehtud muudatuste koondamise korral. Raudteeveo-ettevõtja tagab, et marsruudiraamatus kirjeldatakse nõuetekohaselt liini ja veeremi omadustega seotud käitamistingimusi.

Taristuettevõtja peab esitama raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks vähemalt D2 liites kindlaks määratud teabe taristuregistri kaudu. See teave peab sisaldama asjakohast teavet, mida tuleb arvesse võtta, et kohandada rongi käitamine liini ja veeremi omadustega. Seni, kuni asjakohaseid parameetreid saab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/777 ([3]) artikli 6 kohasest taristuregistrist, esitab taristuettevõtja selle teabe muude vahendite kaudu tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu marsruudiraamatu teabe muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muul viisil seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

([3]) Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/777, 16. mai 2019, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 312).

Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne. Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul peab taristuettevõtja tagama, et raudteeveo-ettevõtja saab viivitamata D2 liite kohase teabe asjakohaste alternatiivsete teabevahendite kaudu.

4.2.1.2.2.2. Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine

Taristuettevõtja peab teavitama raudteeveo-ettevõtjat kõikidest püsivatest või ajutistest muudatustest punkti 4.2.1.2.2.1 kohaselt edastatud teabes.

Raudtee-ettevõtja peab need muudatused koondama vastavasse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti, mille vorming peab olema ühesugune kõikide nende taristute jaoks, millel raudteeveo-ettevõtja rongid sõidavad.

4.2.1.2.2.3. Vedurijuhi teavitamine reaalajas

Taristuettevõtja peab teavitama vedurijuhte kõikidest liini või sellega seotud raudteeäärsete seadmete muudatustest, millest ei ole teatatud kui punkti 4.2.1.2.2.2 kohastest marsruudiraamatus sisalduva teabe muudatustest.

4.2.1.2.3. *Sõiduplaanid*

Rongide sõiduplaani andmete esitamine soodustab rongide täpset liikumist ja aitab osutada tõhusat teenust.

Raudteeveo-ettevõtja peab vedurijuhtidele esitama rongi normaalseks liiklemiseks vajalikud andmed, mis peavad sisaldama vähemalt järgmist:

— rongi identifitseerimistunnus;

— rongi sõidupäevad (vajaduse korral);

— peatuspunktid ja nendega seotud tegevus;

— muud ajaarvestuspunktid;

— saabumis-/väljumis-/läbisõiduaeg iga kõnealuse punkti kohta.

Need rongi sõiduandmed, mis peavad põhinema taristuettevõtja esitatud teabel, võib esitada elektrooniliselt või paberkandjal.

Kõikidel liinidel, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb, tuleb need andmed esitada vedurijuhile ühtmoodi.

4.2.1.2.4. *Veerem*

Raudteeveo-ettevõtja peab vedurijuhile andma kogu teabe, mis on seotud veeremi käitamisega halvenenud olukordades (nt abi vajavate rongide puhul). Need dokumendid peavad keskenduma ka neil juhtudel kasutatavale konkreetsele liidesele taristuettevõtja töötajatega.

4.2.1.3. Dokumendid raudteeveo-ettevõtja teistele töötajatele peale vedurijuhtide

Raudteeveo-ettevõtja peab kõikidele oma töötajatele (rongis või mujal), kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis hõlmavad otsest liidest taristuettevõtja töötajate, seadmete või süsteemidega, esitama eeskirjad, protseduurid ning veeremi ja konkreetsete marsruutidega seotud andmed, mida ta peab nende ülesannete täitmisel vajalikuks. Need andmed peavad olema kohaldatavad nii normaalsetes kui ka halvenenud käitamistingimustes.

Rongides töötavatele töötajatele ette nähtud teabe struktuur, vorming, sisu ning koostamise ja ajakohastamise protsess peavad põhinema punktis 4.2.1.2 sätestatud nõuetel.

4.2.1.4. Dokumendid rongide liikumislube andvatele taristuettevõtja töötajatele

Kõik andmed, mis on vajalikud ohutusalase teabevahetuse tagamiseks rongide liikumislube andvate töötajate ja rongimeeskondade vahel, tuleb esitada:

— sidepidamispõhimõtteid kirjeldavates dokumentides (C liide);

— dokumendis „Vormide kogu“.

Taristuettevõtja peab koostama need dokumendid oma töökeel(t)es.

4.2.1.5. Ohutusteabe vahetamine rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja muude töötajate ja rongide liikumislube andvate töötajate vahel

Rongimeeskonna, raudteeveo-ettevõtja teiste töötajate (nagu on määratletud G liites) ja rongide liikumislube andvate töötajate vahelises ohutusteabe vahetuses kasutatav keel on asjaomase marsruudi taristuettevõtja töökeel (nagu on määratletud J liites).

Rongimeeskonna ja rongide liikumislube andvate töötajate vahelise ohutusteabevahetuse põhimõtted on esitatud C liites.

Vastavalt direktiivile 2012/34/EL on taristuettevõtja kohustatud avaldama töökeele(d), mida tema personal igapäevases töös kasutab.

Kui kohalikud tavad nõuavad ka mõne teise keele kasutamist, on taristuettevõtja kohustatud kindlaks määrama selle kasutusala geograafilised piirid.

4.2.2. *Rongidega seotud nõuded*

4.2.2.1. Rongi nähtavus

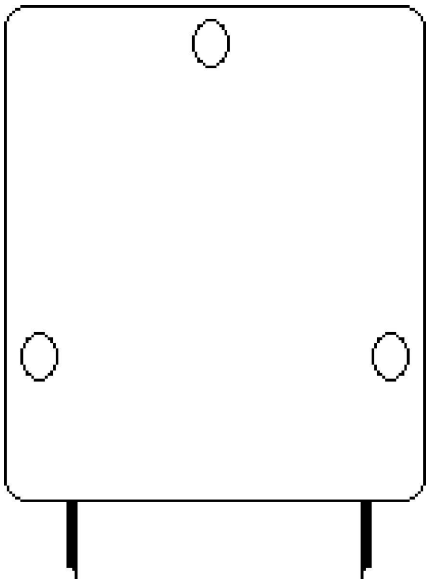
4.2.2.1.1. *Üldnõue*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rongid oleksid varustatud rongi esi- ja tagaosa tähistavate vahenditega.

4.2.2.1.2. *Esiosa*

Raudteeveo-ettevõtja peab sisselülitatud valgete esilaternate olemasolu ja nende paigutuse abil tagama, et lähenev rong on selgelt nähtav ja äratuntav.

Juhtveeremiüksuse sõidusuunas oleval esiosal peab olema kolm võrdkülgse kolmnurgana asetsevat laternat, nagu on näidatud allpool. Need laternad peavad alati põlema, kui rong sõidab kõnealuses suunas.



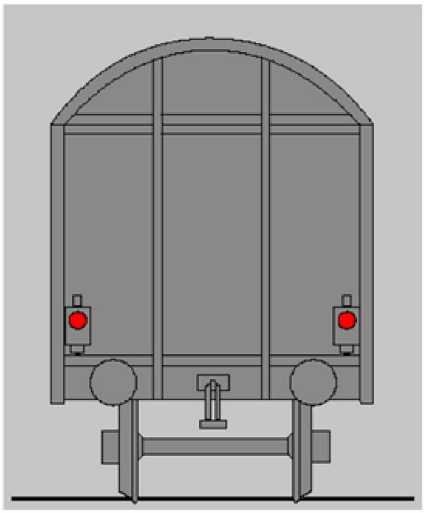
Esilaternad peavad võimaldama rongi võimalikult hõlpsalt märgata (gabariidituled), tagama rongijuhile piisava nähtavuse (esituled) öösel ja alavalgustuse tingimustes ega tohi pimestada vastutulevate rongide vedurijuhte.

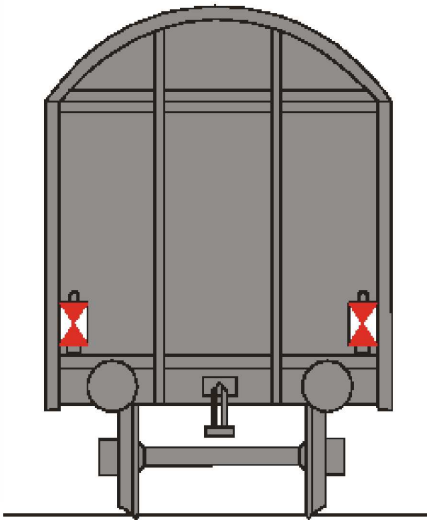
Laternate vahe, kõrgus rööbastest, läbimõõt, valgustustugevus, valguskiire mõõdud ning kuju päeval ja öösel on kindlaks määratud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga.

Punkti 4.2.2.1.3.2 kohase tagaosa signaalseadme kasutamise ühtlustamise kuupäevadeks, millele on osutatud allpool, peab veeremi esilaternate valgustugevus vastama komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 ([4]) (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) lisa punkti 4.2.7.1.1 alapunktile 5, et pääseda ligi taristuregistris kindlaksmääratud liinidele, mille puhul antakse sõitmise luba.

4.2.2.1.3. *Tagaosa*

Raudteeveo-ettevõtja peab varustama rongi tagaosa tähistamiseks vajalike vahenditega. Tagaosa signaalseade peab olema üksnes rongi viimase veeremiüksuse tagaosal. See peab paiknema järgmiselt.





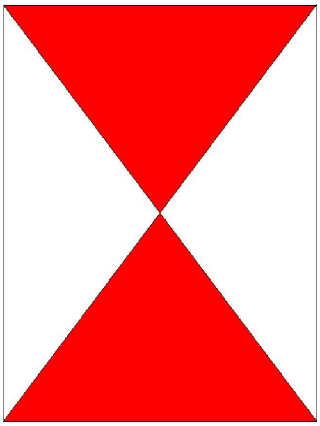
4.2.2.1.3.1. Reisirongid

Reisirongi tagaosa signaalseade peab koosnema kahest fikseeritud punasest tulest, mis asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

4.2.2.1.3.2. Kaubarongid

Kaubarongi tagaosa signaalseade peab koosnema kahest valgust peegeldavast märgist, mis asuvad samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel. Kõik kahe pideva punase tulega varustatud rongid loetakse sellele kohustusele vastavaks.

Valgust peegeldavad märgid peavad vastama vagunite KTK E liitele ja neil peab olema järgmine kuju ehk valged kolmnurgad külgedel ja punane kolmnurk ülal ja all:



Märgid peavad asuma samal kõrgusel puhvri kohal põikiteljel.

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

Erijuhud:

Belgia, Hispaania, Itaalia, Portugal, Prantsusmaa ja Ühendkuningriik võivad jätkuvalt kohaldada riiklikke eeskirju, mille kohaselt peavad kaubarongid olema varustatud kahe pideva punase tulega, et neid tohiks kasutada nende võrgustike lõikudel, kui see on õigustatud juba kehtivate käitamistavadega ja/või enne 2019. aasta jaanuari lõppu teatatud riiklike eeskirjadega.

Aruanded:

Hiljemalt 30. septembriks 2020 esitavad asjaomased liikmesriigid komisjonile valgust peegeldavate märkide kasutamise kohta aruanded, milles on ära toodud kõik riiklike eeskirjade kavandatud kaotamisega seotud suured takistused.

Koostöö naaberriikidega:

Vahepeal peavad asjaomased liikmesriigid, eelkõige raudteeveo-ettevõtjate taotluse korral, hindama, kas aktsepteerida kahe valgust peegeldava märgi kasutamist oma võrgustiku ühel või mitmel lõigul, kui hinnang on positiivne, ja määrama kindlaks asjakohased tingimused, millest lähtutakse riskide ja käitamisnõuete hindamisel. Kõnealune hindamine viiakse lõpule hiljemalt kuue kuu jooksul pärast raudteeveo-ettevõtja taotluse saamist. Valgust peegeldavate märkide kasutamist aktsepteeritakse, v.a juhul, kui liikmesriik saab keeldumist nõuetekohaselt põhjendada hindamise negatiivse tulemuse alusel.

Liikmesriigid peavad eelkõige üritama lubada valgust peegeldavate märkide kasutamist raudtee-kaubaveokoridorides, et seada esmatähtsaks praeguste kitsaskohtade kõrvaldamine. Kõnealused lõigud ja nendega seotud tingimuste üksikasjad tuleb kanda taristuregistrisse. Seni, kuni teave taristuregistrisse kantakse, peab taristuettevõtja tagama, et teave edastatakse raudteeveo-ettevõtjatele muul sobival viisil. Taristuettevõtja määrab kindlaks liinilõigud, millel on taristuregistri kohaselt nõutavad kaks pidevat punast tuld.

Järkjärguline kaotamine:

31. märtsiks 2021 peab komisjon vaatama ameti soovituse põhjal ja liikmesriikide esitatud aruannete tulemusi arvestades asjaomased kuupäevad ja kirjeldused läbi, et ühtlustada tagaosa signaalseadme kasutamist nii, et valgust peegeldavaid märke aktsepteeritakse kogu liidus, võttes arvesse ohutuse ja läbilaskevõimega seotud probleeme ning ka mõju kuludele üleminekuperioodil.

Kui sellise läbivaatamisega ei nähta teisiti ette, kohaldatakse kaubarongidele kinnitatud kahe valgust peegeldava märgi kasutamise aktsepteerimise suhtes järgmisi tähtaegasid:

1) alates 1. jaanuarist 2022 raudtee-kaubaveokoridorides, mis on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 913/2010 ([5]).

2) alates 1. jaanuarist 2026 kogu Euroopa Liidu raudteevõrgustikus.

Komisjon esitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komiteele aruande punkti 4.2.2.1 rakendamise edusammude kohta.

4.2.2.2. Rongi kuuldavus

4.2.2.2.1. *Üldnõue*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et rongid oleksid varustatud rongi lähenemisest märku andva helisignaalseadmega.

4.2.2.2.2. *Seadme käsitsemine*

Helisignaalseadet peab olema võimalik käivitada kõikidest juhtimisasenditest.

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

4.2.2.3. Veeremiüksuse identifitseerimine

Igal veeremiüksusel peab olema kordumatu number, mis võimaldab seda teiste rööbassõidukite seas identifitseerida. Number peab olema selgelt esitatud vähemalt veeremiüksuse mõlemal küljel.

Samuti peab olema võimalik kindlaks teha veeremiüksuse suhtes kehtivaid käitamispiiranguid.

Täiendavad nõuded on esitatud H liites.

4.2.2.4. Reisijate ja veose ohutus

4.2.2.4.1. *Veose ohutus*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama kaubaveeremite ohutu ja kindla laadimise ning veose püsimise sellises seisundis kogu teekonna jooksul.

4.2.2.4.2. *Reisijate ohutus*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama reisijate ohutu veo alates väljumisest kogu teekonna jooksul.

4.2.2.5. Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis

4.2.2.5.1. *Marsruudi ühilduvus*

A) Raudteeveo-ettevõtja vastutab selle eest, et kõik rongi moodustatavad veeremiüksused ühilduksid kavandatud marsruudiga/kavandatud marsruutidega.

Raudteeveo-ettevõtja peab oma ohutusjuhtimissüsteemis ette nägema menetluse, millega tagatakse, et kõik tema kasutatavad veeremiüksused on lubatud, registreeritud ja ühilduvad kavandatud marsruudiga/kavandatud marsruutidega, sealhulgas nõuded, mida tema töötajad peavad järgima.

Marsruudi ühilduvuse protsess ei tohi dubleerida komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2018/545 ([6]) kohaseid veeremile loa andmise protsesse, et tagada tehniline ühilduvus veeremi ja võrgustiku/võrgustike vahel. D1 liites esitatud parameetreid, mida on juba kontrollitud veeremile loa andmise või muude sarnaste protsesside käigus, ei hinnata uuesti marsruudi ühilduvuse kontrollimise käigus.

Direktiivi (EL) 2016/797 kohase loa saanud veeremi puhul asjakohased D1 liites loetletud parameetritega seotud veeremiandmed, mida on loaandmise protsessi käigus juba kontrollitud ja mis on osa:

— direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikes 3 osutatud toimikust ja

— direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikes 10 osutatud veeremiloast,

esitab direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 22 osutatud taotleja või valdaja raudteeveo-ettevõtjale taotluse korral, kui selline teave ei ole lubatud veeremitüüpide Euroopa registris ega muudes veeremiregistrites kättesaadav.

Enne direktiivi (EL) 2016/797 jõustumist loa saanud veeremiüksuste puhul esitab asjakohased D1 liites loetletud parameetritega seotud veeremiandmed raudteeveo-ettevõtjale taotluse korral veeremi loadokumentide omanik või valdaja, kui selline teave ei ole lubatud veeremitüüpide Euroopa registris ega muudes veeremiregistrites kättesaadav.

Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi marsruudi ühilduvuse protsessid peavad hõlmama järgmisi kontrolle, mida võib teha samaaegselt sobival ajal või asjakohases järjestuses:

— iga veeremiüksus on lubatud ja registreeritud;

— rongi kõik veeremiüksused ühilduvad marsruudiga;

— rongi koosseis ühildub marsruudi ja teega;

— rongi ettevalmistamine, mis tagab, et rong on nõuetekohaselt koostatud ja terviklik.

([6]) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

B) Taristuettevõtja peab esitama D1 liites kindlaks määratud marsruudi ühilduvuse teabe taristuregistri kaudu.

D1 liites on esitatud kõik parameetrid, mida tuleb kasutada raudteeveo-ettevõtja protsessi käigus enne veeremi või rongi konfiguratsiooni esimest kasutuskorda, et tagada kõigi rongi moodustavate veeremiüksuste ühilduvus marsruudiga/marsruutidega, kus rongi kavatsetakse käitada, sh vajaduse korral ümbersõidumarsruutide ja töökojamarsruutidega. Arvesse tuleb võtta marsruudi muutmist ja taristu omaduste muutmist. Kui D1 liites esitatud parameeter on ühtlustatud võrgustiku/võrgustike kasutusala tasandil, võib eeldada vastavust sellele parameetrile sellise veeremi puhul, millele on antud luba selle kasutusala jaoks. Võrgustikule juurdepääsu käsitlevaid riiklikke eeskirju või täiendavaid riiklikke nõudeid, mis on seotud marsruudi ühilduvusega, peetakse põhimõtteliselt kokkusobimatuks D1 liites esitatuga. Taristuettevõtja ei nõua marsruudi ühilduvuse kontrollimise eesmärgil lisaks D1 liite kohases loetelus esitatule täiendavate tehniliste kontrollide tegemist.

Nagu on nõutud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 23 lõike 1 punktis b, peab taristuettevõtja seni, kuni taristuregistrist saadakse asjakohaste parameetrite kohta kogu vajalik teave, esitama kõnealuse teabe muul viisil tasuta nii kiiresti kui võimalik ja elektrooniliselt raudteeveo-ettevõtjatele, rongiliini taotluste kinnitatud taotlejatele ning, kui see on asjakohane, direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 22 osutatud taotlejale.

Esimene teave marsruudi ühilduvuse kohta, mis taristuettevõtja esitab muude vahendite kui taristuregistri kaudu, esitatakse raudteeveo-ettevõtja nõudmisel niipea kui võimalik ja igal juhul 15 päeva jooksul, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja lepivad kokku pikemas tähtajas. Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu marsruudi omaduste muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muul viisil seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul tagab taristuettevõtja, et raudteeveo-ettevõtjatele antakse kohe teave asjakohase alternatiivse sidevahendi kaudu.

C) Vajaduse korral kontrollitakse marsruudi ühilduvust käsitlevat lisateavet:

— punktis 4.2.3.4.3 osutatud ohtliku kauba vedu;

— väiksema liikluskoormusega raudteeliin, nagu on osutatud müra KTKs;

— I liites osutatud erakorraline transport;

— allmaajaamadele juurdepääsutingimused vedurite ja reisijateveoveeremi KTK punktis 4.2.8.3 osutatud diislimootori ja muude termiliste veosüsteemide puhul.

4.2.2.5.2. *Rongi koosseis*

Rongi koosseisu nõuete puhul võetakse arvesse järgmisi elemente vastavalt eraldatud liinile:

a) kõik rongi moodustatavad veeremiüksused, kaasa arvatud nende koormused,

— peavad ühilduma kõikide nõuetega, mida kohaldatakse marsruutidel, kus rong sõidab;

— peavad suutma sõita maksimumkiirusel, mille juures rong on ette nähtud sõitma;

b) rongi kõik veeremiüksused peavad kogu veo kestel järgima ettenähtud hooldusintervalle (nii aja kui ka teekonna pikkuse osas);

c) rong koos seda moodustavate veeremiüksuste ja sh nende koormustega peab vastama asjaomasel marsruudil kehtivatele tehnilistele ja käitamisega seotud piirangutele ega tohi olla pikem, kui on vahe- ja lõppterminalides maksimaalselt lubatud;

d) raudteeveo-ettevõtja peab tagama, et kõik rongi moodustavad veeremiüksused ja sh nende koormused on kogu kavandatava veo kestel sobivas tehnilises korras.

Raudteeveo-ettevõtjal võib olla vaja võtta arvesse täiendavaid piiranguid tulenevalt konkreetse rongi pidurdusrežiimi või veduki tüübist (vt punkt 4.2.2.6).

4.2.2.6. Rongi pidurid

4.2.2.6.1. *Pidurisüsteemi miinimumnõuded*

Rongi kõik veeremiüksused peavad olema ühendatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs ning vagunite KTKs kindlaks määratud pidevasse automaatpidurdussüsteemi.

Iga rongi esimeses ja viimases veeremiüksuses (sealhulgas vedukid) peab olema automaatpidurduse juhtseade.

Kui rong jaguneb avarii tõttu kaheks osaks, peavad mõlemad eraldunud veeremikogumid maksimaalse pidurdusjõuga automaatselt seiskuma.

4.2.2.6.2. *Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus*

1) Taristuettevõtja peab iga liini puhul teatama taristuregistri kaudu raudteeveo-ettevõtjale kõikidest asjaomase liini järgmistest omadustest:

   — signaalimiskaugused (hoiatus, peatumine), mis sisaldavad asjaomast ohutusvaru,

   — kalded,

   — suurim lubatud kiirus ja

   — tingimused selliste pidurisüsteemide kasutamiseks, mis võivad taristut mõjutada, näiteks magnet-, regeneratiiv- ja pöörisvoolpidurid.

   Seni, kuni asjakohaseid parameetreid saab taristuregistrist, esitab taristuettevõtja selle teabe muude vahendite kaudu tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

   Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu liini omaduste muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muude vahendite kaudu seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse.

   Taristuettevõtja peab tagama, et raudteeveo-ettevõtja(te)le esitatav teave on täielik ja täpne.

2) Taristuettevõtja võib esitada järgmise teabe:

   i) rongide puhul, mille maksimumkiirus on suurem kui 200 km/h, aeglustusprofiil ja ekvivalentne reageerimisaeg rõhtsal rööbasteel;

   ii) rongikoosseisude ja fikseeritud rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h, aeglustusprofiil (nagu eespool punktis i) või pidurdusmassi protsent;

   iii) muude rongide puhul (muutuvate rongikoosseisude puhul, mille maksimumkiirus ei ületa 200 km/h) pidurdusmassi protsent.

   Kui taristuettevõtja esitab eespool nimetatud teabe, tehakse see mittediskrimineerival viisil kättesaadavaks kõigile raudteeveo-ettevõtjatele, kes kavatsevad taristuettevõtja raudteevõrgustikus ronge käitada.

   Kättesaadavaks tehakse ka käesoleva määruse jõustumise kuupäeval juba kasutusel olevad ja olemasolevate KTK nõuetele mittevastavate liinide puhul aktsepteeritud pidurdustabelid.

3) Raudteeveo-ettevõtja määrab planeerimisetapi jooksul kindlaks rongi pidurdusvõime, võttes arvesse järgmist:

   — asjaomase liini omadused, mida on kirjeldatud eespool punktis 1, ja teave, mille taristuettevõtja on esitanud vastavalt eespool esitatud punktile 2 (kui selline teave on kättesaadav), ning

   — veeremiga seotud varud, mis tuletatakse pidurdussüsteemi töökindlusest ja käideldavusest lähtudes.

Lisaks sellele tagab raudteeveo-ettevõtja, et iga rongi käitamisel saavutatakse igal juhul vajalik pidurdustõhusus. Raudteeveo-ettevõtja kehtestab asjakohased eeskirjad ning rakendab ja haldab neid oma ohutusjuhtimissüsteemi raames.

Eelkõige peab raudteeveo-ettevõtja kehtestama eeskirjad, mida kasutatakse juhul, kui rong ei saavuta käitamisel vajalikku pidurdustõhusust. Sel juhul peab raudteeveo-ettevõtja viivitamata teavitama taristuettevõtjat. Taristuettevõtja võib võtta asjakohaseid meetmeid, et vähendada mõju üldisele liiklusele oma raudteevõrgustikus.

4.2.2.7. Rongi töökorra tagamine

4.2.2.7.1. *Üldnõue*

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama menetluse, millega tagatakse, et kõik rongi ohutusseadmed on täielikus töökorras ning et rong on liiklemiseks ohutu.

Raudteeveo-ettevõtja peab taristuettevõtjat teavitama kõikidest rongi omaduste muudatustest, mis mõjutavad selle toimimist, või mis tahes muudatustest, mis võivad mõjutada rongi kasutamist sellele eraldatud liinil.

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad kindlaks määrama rongi halvenenud tingimustes ajutiselt liiklemise tingimused ja protseduurid ning ajakohastama neid.

4.2.2.7.2. *Väljumiseelsed andmed*

Raudteeveo-ettevõtja peab tagama ohutuks ja tõhusaks käitamiseks vajalike järgmiste andmete kättesaadavaks tegemise taristuettevõtja(te)le enne rongi väljumist:

— rongi identifitseerimistunnus,

— rongi eest vastutava raudteeveo-ettevõtja identifitseerimistunnus,

— rongi tegelik pikkus,

— kas rongis veetakse reisijaid või loomi, kui see ei ole sõiduplaanis ette nähtud,

— käitamispiirangud ja nendega hõlmatud veeremiüksuste identifitseerimistunnused (rööpmelaius, kiirusepiirangud jne),

— andmed, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo korral.

Raudteeveo-ettevõtja peab teavitama taristuettevõtjat juhul, kui rong ei kasuta eraldatud liini või kui see tühistatakse.

4.2.2.8. Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded

Vedurijuhil peab olema võimalik jälgida signaale ja raudteeäärseid märgiseid ning need peavad olema vedurijuhile nähtavad (kui see on asjakohane). See kehtib ka muude ohutusega seotud raudteeäärsete märkide kohta.

Selle soodustamiseks peavad signaalid, raudteeäärsed märgised, märgid ja infotahvlid olema projekteeritud ja paigutatud ühetaoliselt. Muu hulgas tuleb arvesse võtta järgmist:

— sobiv paigutus, et rongi esilaternad võimaldaksid vedurijuhil teavet lugeda;

— sobiv ja piisav valgustus, kui see on vajalik teabe valgustamiseks;

— valguse peegeldavuse kasutamisel peavad kasutatavad materjalid vastama asjakohastele spetsifikatsioonidele ja märgid peavad olema valmistatud nii, et rongi esilaternad võimaldavad vedurijuhil teavet hõlpsasti lugeda.

Juhikabiinid peavad olema projekteeritud sellisel ühetaolisel viisil, et vedurijuhil oleks võimalik talle esitatavat teavet hõlpsasti näha.

4.2.2.9. Vedurijuhi valvsus

Rongis peab olema vedurijuhi valvsuse jälgimise vahend. See sekkub ja seiskab rongi, kui vedurijuht ei reageeri ettenähtud aja jooksul. Ajavahemik on kindlaks määratud veeremi KTKs.

4.2.3. *Rongiliikluse korraldamise spetsifikatsioonid*

4.2.3.1. Rongide planeerimine

Direktiivi 2012/34/EL kohaselt peab taristuettevõtja teatavaks tegema, milliseid andmeid rongiliini taotlemisel nõutakse.

4.2.3.2. Rongide identifitseerimine

Iga rong peab olema identifitseeritav ronginumbri järgi. Taristuettevõtja annab ronginumbri rongiliini eraldamisel ning see number peab olema teada raudteeveo-ettevõtjale ja kõikidele kõnealust rongi käitavatele taristuettevõtjatele. Ronginumber peab olema võrgus kordumatu. Ronginumbri muutmist rongi teekonna jooksul tuleks vältida.

4.2.3.2.1. *Ronginumbri vorming*

Ronginumbri vorm määratakse kindlaks juhtkäskude ja signaalimise KTKs (komisjoni määrus (EL) 2016/919) ([7]).

4.2.3.3. Rongi väljumine

4.2.3.3.1. *Väljumiseelsed kontrollid ja katsed*

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama kontrollid ja katsed, et tagada rongi ohutu väljumine (nt uksed, veos, pidurid).

4.2.3.3.2. *Taristuettevõtja teavitamine rongi käitusseisundist*

Raudteeveo-ettevõtja teavitab taristuettevõtjat, kui rong on raudteevõrgustikku sisenemiseks valmis.

Raudteeveo-ettevõtja peab enne rongi väljumist ja sõidu ajal teavitama taristuettevõtjat kõikidest rongi või selle käitamist mõjutavatest kõrvalekalletest, mis võivad rongi liikumist kahjulikult mõjutada.

4.2.3.4. Liikluskorraldus

4.2.3.4.1. *Üldnõuded*

Liikluskorraldus peab tagama raudtee ohutu, tõhusa ja täpse toimimise, sealhulgas töö tõhusa taastamise pärast teenuse häireid.

Taristuettevõtja peab määrama kindlaks protseduurid ja vahendid:

— rongiliikluse korraldamiseks reaalajas;

— käitamismeetmeteks, mille eesmärk on tagada taristu võimalikult tõhus toimimine tegelike või prognoositavate viivituste või vahejuhtumite korral, ja

— raudteeveo-ettevõtja(te) teavitamiseks nimetatud juhtudel.

Mis tahes täiendavaid menetlusi, mida raudteeveo-ettevõtja vajab ja mis mõjutavad liidest taristuettevõtjaga, võib kehtestada pärast kokkuleppe sõlmimist taristuettevõtjaga.

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

4.2.3.4.2. *Rongi käsitlev aruandlus*

4.2.3.4.2.1. Rongi asukoha teatamiseks vajalikud andmed ja prognoositav üleandmisaeg

Taristuettevõtja peab:

a) looma võimalused, et registreerida reaalajas kellaajad, millal rongid väljuvad nende võrgustikust asjakohastest varem kindlaks määratud meldepunktidest, saabuvad neisse või läbivad neid, ja deltaaja;

b) nägema ette menetluse, mis võimaldab kindlaks määrata prognoositava kõrvalekalde minutites rongi plaanijärgsel üleandmisel teisele taristuettevõtjale; see peab hõlmama teenuse häirete andmeid (kirjeldus ja probleemi asukoht);

c) esitama vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1305/2014 ([8]) (kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK) ja komisjoni määrusele (EL) nr 454/2011 ([9]) (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) konkreetsed andmed, mida nõutakse seoses rongi asukoha teatamisega. Selline teave peab sisaldama järgmist:

1) rongi identifitseerimistunnus;

2) meldepunkti identifitseerimistunnus;

3) liin, millel rong sõidab;

4) plaanijärgne meldepunkti saabumise aeg;

5) tegelik meldepunkti saabumise aeg (olenemata sellest, kas tegemist on saabumise, väljumise või läbisõiduga, tuleb esitada eraldi saabumis- ja väljumisaeg ka vahemeldepunktide kohta, mida rong läbib);

6) meldepunkti varem või hiljem saabumise aeg minutites;

7) esialgne selgitus kõikide üle kümneminutiliste viivituste kohta või muude viivituste kohta, mille selgitamine on liikluskontrolli süsteemiga ette nähtud;

8) teave selle kohta, et rongi andmed ei ole saabunud õigel ajal, ja viivituse aeg minutites;

9) rongi varasem(ad) identifitseerimistunnus(ed), kui see (need) on olemas;

10) rongi tühistamine kogu marsruudi ulatuses või osaliselt.

4.2.3.4.3. *Ohtlikud kaubad*

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama ohtlike kaupade veo korra.

See kord peab hõlmama järgmist:

— sätted, mis on täpsustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/68/EÜ ([10]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2010/35/EL, ([11]) olenevalt asjaoludest.

— vedurijuhi teavitamine rongis olevatest ohtlikest kaupadest ja nende asukohast;

— teave, mida taristuettevõtja nõuab ohtlike kaupade veo puhul;

— koos taristuettevõtjaga sidekanalite kindlaksmääramine ja erimeetmete kavandamine kaupadega seotud hädaolukordade puhuks.

([8]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438).

([9]) Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

([11]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. juuni 2010. aasta direktiiv 2010/35/EL transporditavate surveseadmete kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiivid 76/767/EMÜ, 84/525/EMÜ, 84/526/EMÜ, 84/527/EMÜ ja 1999/36/EÜ (ELT L 165, 30.6.2010, lk 1).

4.2.3.4.4. *Käitamise kvaliteet*

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad kehtestama menetlused kõikide asjaomaste teenuste tõhusa toimimise järelevalveks.

Järelevalve menetluste eesmärk peab olema andmete analüüs ja põhisuundumuste kindlakstegemine nii inimeksimuste kui ka süsteemivigade vallas. Analüüsi tulemuste alusel töötatakse välja parendusmeetmed, mille eesmärk on vältida või leevendada juhtumeid, mis võivad kahjustada raudteevõrgu tõhusat toimimist.

Kui kõnealustest parendusmeetmetest oleks teisi taristuettevõtjaid ja raudteeveo-ettevõtjaid hõlmates kasu kogu võrgule, tuleb need vastavalt teatavaks teha, pidades silmas ärisaladuse kaitset.

Käitamist oluliselt häirinud juhtumeid peab taristuettevõtja analüüsima võimalikult kiiresti. Vajaduse korral ja eelkõige juhul, kui asjaga on seotud mõni tema töötaja, kutsub taristuettevõtja analüüsis osalema ka kõnealuse juhtumitega seotud raudteeveo-ettevõtja(d). Kui analüüsi tulemusena töötatakse välja võrgu parendamise soovitused, mille eesmärk on kõrvaldada või leevendada õnnetuste/vahejuhtumite põhjusi, edastatakse need kõikidele asjaomastele taristuettevõtjatele ja raudteeveo-ettevõtjatele.

Need toimingud dokumenteeritakse ja nende suhtes rakendatakse sisekontrolli.

4.2.3.5. Andmete salvestamine

Rongi sõiduandmed tuleb salvestada ja säilitada, et:

— toetada süstemaatilist ohutusjärelevalvet kui vahejuhtumite ja õnnetuste vältimise vahendit;

— teha kindlaks vedurijuhi tegevus ning rongi ja taristu toimimine enne ja (kui vaja) vahetult pärast vahejuhtumit või õnnetust, et võimaldada põhjuste väljaselgitamist ning põhjendada uusi või muudetud meetmeid, mille eesmärk on vältida juhtunu kordumist;

— salvestada veduri/veduki toimimisega ja vedurijuhi tegevusega seotud andmed.

Salvestatud andmete puhul peab olema võimalik kindlaks teha:

— salvestamise kuupäev ja kellaaeg;

— salvestatava sündmuse täpne geograafiline asukoht;

— rongi identifitseerimistunnus;

— vedurijuhi isik.

ETCSi/GSM-Ri jaoks jäädvustatakse andmed, mis on määratud kindlaks juhtkäskude ja signaalimise KTKs ning on asjakohased käesolevat punkti 4.2.3.5 silmas pidades.

Andmeid tuleb kindlalt kaitsta ja säilitada ning need peavad olema kättesaadavad volitatud asutustele, sealhulgas uurimisasutustele, kes täidavad oma ülesandeid vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 22.

4.2.3.5.1. *Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi*

Taristuettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— rongide liikumisega seotud raudteeäärsete seadmete (signaalimine, punktid jne) tõrked;

— teljepukside tuvastatud ülekuumenemine, kui asjaomased seadmed on olemas;

— vedurijuhi ja signalisti vaheline ohutusteabe vahetus.

4.2.3.5.2. *Jälgimisandmete salvestamine rongis*

Raudteeveo-ettevõtja peab salvestama vähemalt järgmised andmed:

— ohuolekus signaalidest või „liikumisloa lõpust“ möödasõidu tuvastamine;

— hädapiduri rakendamine;

— rongi sõidukiirus;

— rongis olevate kontroll- või signaalseadmete isoleerimine või eiramine;

— helisignaalseadme kasutamine;

— ukse juhtseadiste käitamine (avamine, sulgemine), kui need on olemas;

— rongis asuvate rongi ohutu käitamisega seotud häireseadmete (kui need on olemas) tuvastamine;

— selle juhikabiini identifitseerimistunnus, kus kontrollimisele kuuluvaid andmeid salvestatakse.

Salvestusseadet käsitlevad täiendavad tehnilised spetsifikatsioonid on sätestatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs.

4.2.3.6. Halvenenud töötingimused

4.2.3.6.1. *Teiste kasutajate teavitamine*

Taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtja(te)ga kooskõlastatult kehtestama menetluse üksteise viivitamatuks teavitamiseks mis tahes olukordadest, mis halvendavad raudteevõrgu või veeremi ohutust, toimivust ja/või sellele juurdepääsu.

4.2.3.6.2. *Vedurijuhtide teavitamine*

Taristuettevõtja peab kõikide oma vastutusalaga seotud halvenenud käitamistingimuste korral andma juhtidele ametlikud juhised meetmete kohta, mida on vaja võtta, et halvenenud olukord ohutult lahendada.

4.2.3.6.3. *Eriolukordades tegutsemise kord*

Taristuettevõtja peab kooskõlastatult kõikide tema taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjatega ja vajaduse korral naabruses asuvate taristuettevõtjatega koostama ja avaldama sobivad meetmed eriolukordadeks ning määrama vastutusalad, lähtudes vajadusest vähendada halvenenud käitamistingimustest tulenevat kahjulikku mõju.

Planeerimisnõuded ja kõnealustele sündmustele reageerimine peavad olema proportsioonis tingimuste halvenemise laadi ja potentsiaalse raskusastmega.

Need meetmed, mis peavad hõlmama vähemalt võrgu normaalse olukorra taastamise kavasid, võivad käsitleda ka järgmist:

— veeremirikked (näiteks rikked, mis võivad kaasa tuua olulisi liiklushäireid, protseduurid rikkis rongide päästmiseks);

— taristutõrked (näiteks elektrikatkestuse puhul või tingimustes, kus ronge võidakse planeeritud marsruudilt kõrvale suunata);

— äärmuslikud ilmastikuolud.

Taristuettevõtja peab koguma ja ajakohastama taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja nende töötajate kontaktandmeid, kellega tuleb kontakteeruda halvenenud käitamistingimusi põhjustavate teenusehäirete korral. Need andmed peavad hõlmama kontaktandmeid nii tööajal kui ka töövälisel ajal.

Raudteeveo-ettevõtja peab need andmed edastama taristuettevõtjale ja teatama taristuettevõtjale nimetatud kontaktandmete muutustest.

Taristuettevõtja peab kõiki raudteeveo-ettevõtjaid teavitama andmete kõikidest muutustest.

4.2.3.7. Hädaolukordade haldamine

Taristuettevõtja peab kooskõlastatult:

— kõikide tema taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjatega või vajaduse korral kõnealuste ettevõtjate esindusasutustega,

— vastavalt vajadusele naabruses asuvate taristuettevõtjatega,

— vastavalt vajadusele kohalike omavalitsustega ning kohaliku või riigi tasandi avariiteenistuste (sealhulgas tuletõrje ja päästeameti) esindusorganitega

kindlaks määrama, avaldama ja kättesaadavaks tegema asjakohased meetmed hädaolukordade haldamiseks ja normaalse töö taastamiseks liinil.

Need meetmed hõlmavad tavaliselt järgmist:

— kokkupõrked,

— rongitulekahjud,

— rongide evakueerimine,

— õnnetused tunnelites,

— ohtlike kaupadega seotud vahejuhtumid,

— rööbastelt mahasõidud.

Raudteeveo-ettevõtja esitab taristuettevõtjale kõik üksikasjalikud andmed nimetatud juhtumite kohta, eelkõige rongide remondi või rööbastele tagasitõstmise puhul.

Lisaks peavad raudteeveo-ettevõtjal olema menetlused reisijate teavitamiseks rongi avarii- ja ohutustoimingutest.

4.2.3.8. Rongimeeskonna abistamine veeremiga seotud vahejuhtumi või veeremi olulise rikke korral

Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama vajalikud protseduurid rongimeeskonna abistamiseks halvenenud olukordades, et vältida või vähendada veeremi tehnilistest või muudest riketest tingitud viivitusi (nt sidekanalid, rongi evakueerimise korral võetavad meetmed).

4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

Käesoleva määruse 3. peatükis sätestatud olulisi nõudeid silmas pidades on liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid järgmised.

4.3.1. *Liidesed taristu KTKga*

Käesoleva määruse viide		Taristu KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Pidurdustõhusus ja suurim lubatud kiirus	4.2.2.6.2	Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.6.2
Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine Halvenenud käitamistingimused	4.2.1.2.2.2 4.2.3.6	Käitamiseeskirjad	4.4
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Taristu ja veeremi ühilduvuse kindlaks määramine pärast veeremi kasutusloa väljastamist	7.6

4.3.2. *Liidesed juhtkäskude ja signaalimise KTKga*

Käesoleva määruse viide		Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Vedurijuhi käsiraamat Käitamiseeskirjad	4.2.1.2.1 4.4	Käitamiseeskirjad (normaal- ja halvenenud tingimused)	4.4
Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Raudteeäärsete juhtimis- ja signaalimisobjektide nähtavus	4.2.15
Rongi pidurid	4.2.2.6	Rongi pidurdustõhusus ja omadused	4.2.2
Vedurijuhi käsiraamat	4.2.1.2.1	Liivatamisseadmete kasutamine Rattaharjade määrimise pardaseadmed Komposiitmaterjalist piduriklotside kasutamine	4.2.10
Ronginumbri vorming	4.2.3.2.1	ETCSi DMI GSM-R DMI	4.2.12 4.2.13
Andmete salvestamine	4.2.3.5	Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14
Rongi töökorra tagamine	4.2.2.7	Võtmehaldus	4.2.8
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

4.3.3. *Liidesed veeremi KTKgas*

4.3.3.1. Liidesed vedurite ja reisijateveoveeremi KTKga

Käesoleva määruse viide		Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Päästetööde haakeseadis Otsahaakeseadis	4.2.2.2.4 4.2.2.2.3
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Teljekoormuse parameeter	4.2.3.2.1
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidurdustõhusus	4.2.4.5.
Rongi nähtavus	4.2.2.1	Välistuled	4.2.7.1
Rongi kuuldavus	4.2.2.2	Helisignaalseade (heliline hoiatusseade)	4.2.7.2
Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavuse nõuded	4.2.2.8	Väline nähtavus Tuuleklaasi optilised omadused Sisevalgustus	4.2.9.1.3 4.2.9.2.2 4.2.9.1.8

Käesoleva määruse viide		Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Vedurijuhi valvsus	4.2.2.9	Vedurijuhi tegevuse kontrollimise funktsioon	4.2.9.3.1
Jälgimisandmete salvestamine rongis	4.2.3.5.2	Salvestusseade	4.2.9.6
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tõsteskeem ja -juhised Päästetöödega seotud kirjeldused	4.2.12.5 4.2.12.6
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	4.2.2.5 F liide	Käitusdokumentatsioon	4.2.12.4
Liivatamine	B liide	Rööbastee vooluahelatel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvust käsitlevad veeremi omadused – isolatsiooniemissioonid	4.2.3.3.1.1
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

4.3.3.2. Liidesed kaubavagunite KTKga

Käesoleva määruse viide		Vagunite KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Tagaosa	4.2.2.1.3	Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed	4.2.6.3
Kaubarongid	4.2.2.1.3.2	Tagaosa signaaltuli	E liide
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Gabariit	4.2.3.1
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Ühilduvus liinide kandevõimega	4.2.3 2
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Üksuse tugevus – tõstmine	4.2.2.2
Rongi pidurid	4.2.2.6	Pidur	4.2.4
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9

4.3.4. *Liidesed energiavarustuse KTKga*

Käesoleva määruse viide		Energiavarustuse KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis Marsruudiraamatu koostamine	4.2.2.5 4.2.1.2.2.1	Suurim voolutugevus rongis	4.2.4.1
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis Marsruudiraamatu koostamine	4.2.2.5 4.2.1.2.2.1	Eraldustsoonid: Etapp Süsteem	 4.2.15 4.2.16
Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide	Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	7.3.5

4.3.5. *Liidesed raudteetunnelite ohutuse KTKdega*

Käesoleva määruse viide		Raudteetunnelite ohutuse KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Rongi töökorra tagamine Rongi väljumine Halvenenud töötingimused	4.2.2.7 4.2.3.3 4.2.3.6	Hädaolukorras kohaldatav eeskiri	4.4.1
Hädaolukordade haldamine	4.2.3.7	Tunnelis hädaolukorra lahendamise plaan Õppused Sõitjatele rongis ohutust ja hädaolukordi käsitleva teabe jagamine	4.4.2 4.4.3 4.4.5
Ametialane pädevus	4.6.1	Rongimeeskonna ja muu personali tunnelitealane pädevus	4.6.1

4.3.6. *Liidesed müra KTKga*

Käesoleva määruse viide		Müra KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Täiendavad sätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes	7.2.2
Rongide planeerimine	4.2.3.1	Väiksema liikluskoormusega raudteeliinid	D liide
Eriolukordades tegutsemise kord	4.2.3.6.3	Erieeskirjad vagunite käitamise kohta väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel halvenenud töötingimuste korral	4.4.1

4.3.7. *Liidesed määrusega (EL) nr 1300/2014, ([12]) piiratud liikumisvõimega isikute KTK*

Käesoleva määruse viide		Piiratud liikumisvõimega isikute KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Ametialane pädevus Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	4.6.1 F liide	Taristu allsüsteem	4.4.1
Ametialane pädevus Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded	4.6.1 F liide	Veeremi allsüsteem	4.4.2
Marsruudi ühilduvus ja rongi koosseis	4.2.2.5	Veeremi allsüsteem	4.4.2

4.4. **Käitamiseeskirjad**

4.4.1. *Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad*

Kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemis kohaldatavad käitamispõhimõtted ja -eeskirjad on täpsustatud A (ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad) ja B liites (ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad).

4.4.2. *Riiklikud eeskirjad*

Riiklikud eeskirjad ei ole käesoleva KTKga kooskõlas, v.a I liide, kus on loetletud valdkonnad, mille puhul ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad puuduvad ning mille puhul võib endiselt kohaldada riiklikke eeskirju. Kooskõlas otsusega (EL) 2017/1474 teeb amet avatud punktide hindamisel koostööd asjaomase liikmesriigiga/asjaomaste liikmesriikidega, et

a) veelgi ühtlustada üksikasjalike sätete või nõuete täitmise vastuvõetavate viiside abil käesoleva määruse nõudeid või

b) hõlbustada selliste riiklike eeskirjade integreerimist raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidesse või

c) kinnitada vajadust riiklike eeskirjade järele.

4.4.3. *Nõuete täitmise vastuvõetavad viisid*

Amet võib tehnilise arvamuse abil kindlaks määrata nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, mis peaksid eeldatavasti tagama käesoleva määruse nõuete täitmise ja ohutuse direktiivi (EL) 2016/798 kohaselt.

Komisjon, liikmesriigid või mõjutatud sidusrühmad võivad paluda ametil määrata kindlaks nõuete täitmise vastuvõetavad viisid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määruse (EL) 2016/796 ([13]) artikliga 10. Amet konsulteerib liikmesriikide ja mõjutatud sidusrühmadega ning esitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komiteele tehnilise arvamuse enne selle vastuvõtmist.

Hiljemalt 16. juunil 2021 esitab amet tehnilise arvamuse, milles on kindlaks määratud nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, mis hõlmavad vähemalt järgmisi valdkondi:

— veose ohutus (vt 4.2.2.4.1),

— reisijate ohutus (vt 4.2.2.4.2),

([12]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110).

([13]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

— väljumiseelsed kontrollid ja katsed, sh pidurid ja kontrollid käitamise ajal (vt 4.2.3.3.1),

— rongi väljumine (vt 4.2.3.3),

— halvenenud käitamistingimused (vt 4.2.3.6).

Kui liikmesriigid ja mõjutatud sidusrühmad arvavad, et konkreetset riiklikku eeskirja tuleb eespool osutatud valdkondade nõuete täitmise vastuvõetava viisiga seoses arvesse võtta, teavitavad nad enne 15. oktoobrit 2019 kõnealustest üksikasjadest ametit, kes toimib punktis 4.4.3. osutatud korra kohaselt.

4.4.4. *Üleminek riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele*

Üleminekul riiklike eeskirjade kohaldamiselt käesoleva määruse rakendamisele vaatavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad oma ohutusjuhtimissüsteemid läbi, et tagada ohutu käitamise jätkumine. Vajaduse korral ajakohastavad nad oma ohutusjuhtimissüsteeme.

Puuduste korral kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 6 kohast korda.

4.5. **Hoolduseeskirjad**

Ei kohaldata

4.6. **Ametialane pädevus**

4.6.1. *Ametialane pädevus*

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja töötajad peavad olema omandanud vajaliku ametialase pädevuse, et täita kõiki vajalikke ohutusega seotud ülesandeid normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades. Kõnealune pädevus hõlmab ametialaseid teadmisi ja oskust neid teadmisi rakendada.

Konkreetsete ülesannetega seotud kutsekvalifikatsiooni miinimumelemendid on esitatud F ja G liites.

4.6.2. *Keeleoskus*

4.6.2.1. Põhimõtted

Taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja peavad tagama, et nende asjaomased töötajad oskavad kasutada C liites sätestatud sideprotokolle ja -põhimõtteid.

Kui taristuettevõtja töökeel ei ole sama mis raudteeveo-ettevõtja töötajate tavaliselt kasutatav keel, peab keele- ja suhtluskoolitus moodustama olulise osa raudteeveo-ettevõtja üldisest kvalifikatsioonijuhtimise süsteemist.

Raudteeveo-ettevõtja töötajad, kes peavad oma ülesannete täitmisel normaalsetes, halvenenud või hädaolukordades suhtlema olulistes ohutusküsimustes taristuettevõtja personaliga, peavad piisaval tasemel valdama taristuettevõtja töökeelt.

4.6.2.2. Keeleoskuse tase

Taristuettevõtja töökeelt tuleb osata ohutuse tagamiseks piisaval tasemel.

a) Vedurijuht peab suutma vähemalt:

— saata kõiki C liites täpsustatud sõnumeid ja neist aru saada;

— suhelda tõhusalt normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades;

— täita vormide kogu vorme.

b) Teised rongimeeskonna liikmed, kellel on oma ülesannete täitmiseks vaja ohutuse seisukohalt olulistes küsimustes suhelda taristuettevõtjaga, peavad suutma vähemalt saata rongi ja selle käitamisega seotud teavet ning sellest aru saada.

Nendel rongi saatvatel töötajatel, kes ei ole vedurijuhid, peab olema vähemalt 2. taseme keeleoskus, nagu on kirjeldatud E liites.

4.6.3. *Töötajate esialgne ja pidev hindamine*

4.6.3.1. Põhielemendid

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad kindlaks määrama oma töötajate hindamise menetluse, et täita komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/762 ([14]) või komisjoni määrustes (EL) nr 1158/2010 ([15]) ja (EL) nr 1169/2010 ([16]) sätestatud nõudeid.

4.6.3.2. Koolitusvajaduste analüüs ja nende ajakohastamine

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad analüüsima oma asjaomaste töötajate koolitusvajadusi ning määrama kindlaks koolitusvajaduste läbivaatamise ja ajakohastamise menetluse, et täita komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/762 või määrustes (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 sätestatud nõudeid.

Analüüsis tuleb esitada koolituse ulatus ja keerukus ning võtta arvesse rongide, vedukite ja veeremi kasutamisega seotud ohte. Raudteeveo-ettevõtja peab kehtestama menetluse, mille abil rongipersonal õpib tundma marsruute, millel töötatakse, ja säilitab vastavad teadmised. See protsess peab:

— põhinema taristuettevõtja antaval marsruudiinfol ning

— olema kooskõlas punktis 4.2.1 kirjeldatud menetlusega.

Rongi saatmise ja ettevalmistamisega seotud ülesannete puhul arvesse võetavad elemendid on esitatud vastavalt F ja G liites. Võimaluse korral tuleb kõnealused elemendid kindlaks määrata töötajate koolitamise raames.

Raudteeveo-ettevõtja kavandatavast käitamisest või taristuettevõtja hallatava võrgu omadustest tulenevalt võivad osa F ja G liites nimetatud elementidest olla mittevajalikud. Koolitusvajaduste analüüsis tuleb sätestada, milliseid elemente ei peeta vajalikuks ja miks.

4.6.4. *Abipersonal*

Raudteeveo-ettevõtja tagab, et abipersonal (nt toitlustajad ja koristajad), kes ei kuulu rongimeeskonda, saavad lisaks baasväljaõppele ka koolitust rongimeeskonna täielikult koolitatud liikmete juhiste täitmiseks.

4.7. **Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused**

4.7.1. *Sissejuhatus*

Punktis 4.2.1 nimetatud töötajad, kes täidavad punkti 2.1 kohaselt ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, peavad olema piisavalt heas füüsilises vormis, et tagada üldiste töö- ja ohutusnormide täitmine.

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad peavad välja töötama ja dokumenteerima menetluse, mille nad kehtestavad ohutusjuhtimissüsteemi alla kuuluvate töötajate meditsiiniliste, psühholoogiliste ja tervisenõuete täitmiseks.

([14]) Komisjoni 8. märtsi 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2018/762, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 (ELT L 129, 25.5.2018, lk 26).

([15]) Komisjoni 9. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1158/2010 raudteede ohutustunnistuste vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 326, 10.12.2010, lk 11).

([16]) Komisjoni 10. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1169/2010 raudtee ohutusloa vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 327, 11.12.2010, lk 13).

Punktis 4.7.2 sätestatud terviseuuringud ja otsused konkreetsete töötajate füüsilise vormi kohta peab tegema arst.

Töötajad ei tohi täita ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, kui nende valvsus on vähenenud alkoholi, narkootikumide ja psühhotroopsete ravimite vms kasutamise tõttu. Seepärast peavad raudteeveo-ettevõtjal ja taristuettevõtjal olema kehtestatud protseduurid, millega piiratakse ohtu, et töötajad võivad töötada kõnealuste ainete mõju all või tööl olles neid aineid tarbida.

Eespool nimetatud ainete lubatud määr organismis on ette nähtud selle liikmesriigi normidega, kus rongiliiklus toimub.

4.7.2. *Terviseuuringud ja psühholoogiline hindamine*

4.7.2.1. Enne tööle asumist

4.7.2.1.1. *Minimaalsed terviseuuringud*

Terviseuuringud peavad hõlmama järgmist:

— üldine tervisekontroll;

— sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;

— uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll.

4.7.2.1.2. *Psühholoogiline hindamine*

Psühholoogilise hindamise eesmärk on aidata raudteeveo-ettevõtjal määrata ametisse ja juhtida töötajaid, kellel on oma ülesannete ohutuks täitmiseks vajalikud kognitiivsed, psühhomotoorsed, käitumis- ja isiksuseomadused.

Psühholoogilise hindamise sisu kindlaksmääramisel tuleb iga ohutusfunktsiooniga seoses arvesse võtta vähemalt järgmisi kriteeriume:

a) kognitiivsed võimed:

— tähelepanu- ja keskendumisvõime,

— mälu,

— taju erksus,

— otsustusvõime,

— suhtlus,

b) psühhomotoorsed võimed,

— reaktsiooni kiirus,

— liigutuste koordinatsioon;

c) käitumine ja isiksuseomadused,

— emotsionaalne enesevalitsemine,

— käitumise usaldusväärsus,

— sõltumatus,

— kohusetunne.

Kui mõni nimetatud elementidest kõrvale jäetakse, peab psühholoog vastavat otsust põhjendama ja selle dokumenteerima.

Taotlejad läbivad oma psühholoogilise sobivuse tõendamiseks kontrolli, mille teostab psühholoog või arst või mis vastavalt liikmesriigi otsusele teostatakse psühholoogi või arsti järelevalve all.

4.7.2.2. Pärast tööle asumist

4.7.2.2.1. *Korrapärase tervisekontrolli sagedus*

Vähemalt üks põhjalik terviseuuring tuleb teha

— kuni 40-aastaste töötajate puhul iga viie aasta järel;

— 41–62-aastaste töötajate puhul iga 3 aasta järel;

— üle 62-aastaste töötajate puhul kord aastas.

Arst peab ette nägema sagedasemad uuringud, kui töötaja tervislik seisund seda nõuab.

4.7.2.2.2. *Korrapärase tervisekontrolli miinimumsisu*

Kui töötaja vastab enne tööle asumist tehtavate uuringute kriteeriumidele, peab korrapärane erikontroll hõlmama vähemalt järgmist:

— üldine tervisekontroll;

— sensoorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;

— uriini- või vereanalüüs, et avastada suhkurtõbe ja teisi haigusi, millele viitab kliiniline läbivaatus;

— narkootikumide kuritarvitamise kontroll, kui esinevad vastavad kliinilised näitajad.

4.7.2.2.3. *Täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine*

Lisaks korrapärasele tervisekontrollile tuleb teha spetsiaalne täiendav tervisekontroll ja/või psühholoogiline hindamine, kui on piisavalt alust kahelda töötaja füüsilises või psühholoogilises seisundis või kui on piisav alus kahtlustada narkootikumide tarvitamist või lubatud piire ületavat alkoholitarvitamist. See kehtib eelkõige juhul, kui kõnealuse isiku inimeksituse tõttu on toimunud vahejuhtum või õnnetus.

Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja peavad kehtestama süsteemid, millega tagatakse vajaduse korral kõnealuse lisakontrolli ja -hindamise tegemine.

4.7.3. *Meditsiininõuded*

4.7.3.1. Üldnõuded

Töötajad ei tohi põdeda haigusi ega saada ravi, mis võib põhjustada järgmist:

— ootamatu teadvusekaotus;

— teadvuse või keskendumisvõime nõrgenemine;

— ootamatu teovõimetus;

— tasakaalu või koordinatsiooni halvenemine;

— oluline liikumisvõime halvenemine.

Täidetud peavad olema järgmised nägemis- ja kuulmisnõuded.

4.7.3.2. Nägemisnõuded

— Kaugnägemisteravus abivahenditega või ilma: 0,8 (parem silm + vasak silm – eraldi mõõdetuna); nõrgemal silmal vähemalt 0,3.

— Maksimaalsed korrektiivklaasid: kaugelenägevus +5/lühinägevus –8. Arst võib erandjuhtudel lubada nimetatud vahemikust väljapoole jäävaid näitajaid, olles eelnevalt konsulteerinud silmaarstiga.

— Kesknägevus ja lähinägevus: piisav, abivahenditega või ilma.

— Lubatud on kontaktläätsed.

— Normaalne värvieristusvõime: tunnustatud testi (nt Ishihara) alusel, vajaduse korral kasutada täiendavat tunnustatud testi.

— Vaateväli: normaalne (puuduvad kõrvalekalded, mis mõjutaksid tööülesannete täitmist).

— Mõlema silma nägevus: olemas.

— Binokulaarne vaateväli: olemas.

— Kontrastitundlikkus: hea.

— Puuduvad progresseeruvad silmahaigused.

— Läätseimplantaadid, keratotoomia ja keratektoomia on lubatud üksnes juhul, kui neid kontrollitakse igal aastal või arsti määratud ajavahemike järel.

4.7.3.3. Kuulmisnõuded

Toonaudiogrammiga kontrollitud piisav kuulmine, st

— kuulmine on piisavalt hea, et pidada telefonivestlust ning kuulda samal ajal hoiatussignaale ja raadiosõnumeid.

— Kuulmisaparaadi kasutamine on lubatud.

4.8. **Täiendav teave taristu ja veeremiüksuste kohta**

4.8.1. *Taristu*

Nõuded raudteetaristuga seotud andmeühikutele seoses käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga, mis tehakse raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks taristuregistri kaudu, on täpsustatud D liites.

Kuni taristuregistri lõpliku loomiseni esitab taristuettevõtja selle teabe muul viisil tasuta võimalikult kiiresti ja igal juhul 15 päeva jooksul esimese esitamise korral, välja arvatud juhul, kui raudteeveo-ettevõtja nõustub pikema tähtajaga.

Taristuettevõtja teatab raudteeveo-ettevõtjale taristuregistri kaudu taristuandmete muutmisest kohe, kui selline teave muutub kättesaadavaks, või muude vahendite kaudu seni, kuni taristuregistri selline funktsioon tagatakse. Taristuettevõtja vastutab andmete õigsuse eest.

Hädaolukordade või reaalajas teabe puhul tagab taristuettevõtja raudteeveo-ettevõtjale viivitamata teabe esitamise asjakohaste alternatiivsete teabevahendite kaudu.

4.8.2. *Veerem*

Taristuettevõtjale peavad olema kättesaadavad järgmised veeremiga seotud andmed:

— kas veeremiüksus on ehitatud materjalidest, mis võivad õnnetuste või tulekahju korral ohtlikud olla (nt asbest); valdaja vastutab andmete õigsuse eest;

— veeremiüksuse, k.a puhvrid (olemasolu korral), kogupikkus; raudteeveo-ettevõtja vastutab andmete õigsuse eest.

5. KOOSTALITLUSE KOMPONENDID

5.1. **Määratlus**

Koostalitluse komponendid on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 7.

5.2. **Komponentide loetelu**

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemis koostalitluse komponendid puuduvad.

6. KOMPONENTIDE VASTAVUSE JA/VÕI KASUTAMISKÕLBLIKKUSE HINDAMINE JA ALLSÜSTEEMI VASTAVUSE TÕENDAMINE

6.1. **Koostalitluse komponendid**

Kuna käesoleva määrusega veel koostalitluse komponente ette ei nähta, ei käsitleta selles ka hindamise korda.

6.2. **Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**

6.2.1. *Põhimõtted*

Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem on direktiivi (EL) 2016/797 II lisa kohane funktsionaalne allsüsteem.

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artiklitega 9 ja 10 peavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad mis tahes uue või muudetud ohutustunnistuse või tegevusloa kohaldamisel tõendama ohutusjuhtimissüsteemi vastavust käesoleva määruse nõuetele.

Vastavushindamise ühiste ohutusmeetodite ning ohutusjuhtimissüsteemi ühiste ohutusmeetodite kohaselt peavad liikmesriikide ohutusasutused kehtestama inspekteerimiskorra, et kontrollida ja jälgida igapäevast vastavust kõiki KTKsid hõlmavale ohutusjuhtimissüsteemile. Tuleb silmas pidada, et ühtki käesolevas määruses sisalduvat elementi ei pea teavitatud asutus eraldi hindama.

Käesolevas määruses sisalduvaid nõudeid, mis on seotud struktuursete allsüsteemidega ja loetletud liidestes (punkt 4.3), hinnatakse asjakohaste struktuursete KTKde alusel.

7. RAKENDAMINE

7.1. **Põhimõtted**

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikliga 9 peavad raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad tõendama käesoleva määruse nõuete täitmist oma ohutusjuhtimissüsteemi alusel.

7.2. **Erijuhud**

7.2.1. *Sissejuhatus*

Allpool loetletud erijuhtudel võib kohaldada järgmisi erisätteid.

Erijuhtumid jagunevad kahte kategooriasse:

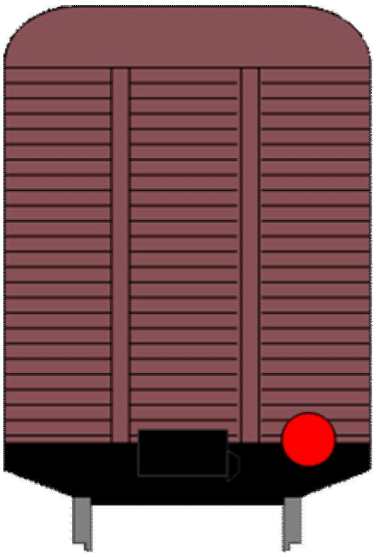
a) sätteid kohaldatakse püsivalt („P“-juhtum) või ajutiselt („T“-juhtum).

b) Ajutise kohaldamise juhtudel täidavad liikmesriigid asjakohase allsüsteemi nõuded 2024. aastaks („T1“-juhtum).

7.2.2. *Erijuhtumite loetelu*

7.2.2.1. Eesti, Läti, Leedu, Poola, Ungari ja Slovakkia alaline erijuhtum („P“-juhtum)

Punkti 4.2.2.1.3.2 rakendamisel võib üksnes Eesti, Läti, Leedu Poola, Ungari ja Slovakkia raudteevõrgustikus rööpmelaiusega 1 520 mm käitatavate rongide tähistamiseks kasutada järgmist tagaosa signaalseadet.



Selle valgust peegeldava ketta läbimõõt peab olema 185 mm ja punase ringi läbimõõt 140 mm.

7.2.2.2. Iirimaa ja Ühendkuningriigi alaline erijuhtum Põhja-Iirimaa puhul

Punkti 4.2.2.1.3.2 rakendamisel võib üksnes Iirimaa ja Põhja-Iirimaa raudteevõrgustikus rööpmelaiusega 1 600 mm käitatavate rongide tagaosa signaalseadmena kasutada kaht pidevat punast tuld.

7.2.2.3. Iirimaa ja Ühendkuningriigi ajutine erijuhtum („T1“-juhtum)

Punkti 4.2.3.2.1 rakendamisel kasutatakse Iirimaa ja Ühendkuningriigi olemasolevates süsteemides tähtnumbrilist ronginumbrit. Liikmesriigid kehtestavad nõuded ja ajakava seoses üleminekuga tähtnumbrilistelt ronginumbritelt numbrilistele ronginumbritele sihtsüsteemis.

7.2.2.4. Soome püsiv erijuhtum (P)

Punkti 4.2.2.1.3.2 ja B liite ühise kasutuseeskirja 5 kohaldamise korral ei kasutata Soomes kaubarongide tagaosa signaalseadet. Soomes võib kasutada ka punkti 4.2.2.1.3.2 kohast kaubarongi tagaosa signaalseadet.

A liide

ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

ERTMSi/ETCSi ja ERTMSi/GSM-Ri käitamiseeskirjad on esitatud tehnilises dokumendis „ERTMSi käitamispõhimõtted ja -eeskirjad – 5. versioon“, mis on välja antud 9. aprillil 2019 ([1]).

([1]) Avaldatud ERA veebisaidil (www.era.europa.eu).

B liide

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad

B1. **Peamised käitamispõhimõtted**

1. Rongi liikumise lubamise meetod peab tagama rongide ohutu vahekauguse.

2. Rong sõidab üksnes teataval liinilõigul, kui rongi koosseis ühildub taristuga.

3. Enne sõitma hakkamist või sõidu jätkamist tagatakse reisijate, töötajate ja kaupade ohutu vedu.

4. Enne kui rong võib alustada või jätkata liikumist, peab ta saama liikumiseks loa ja kogu vajaliku teabe loaga seotud tingimuste kohta.

5. Kui on teada või kahtlustatakse, et rongi liikumine ei ole teataval liinilõigul ohutu, tuleb rongi liikumist takistada seni, kuni on võetud meetmeid rongi ohutuks liikumiseks.

6. Kui rongi ohutu liikumine on mis tahes moel seatud kahtluse alla, ei tohi rongi käitada seni, kuni on võetud meetmeid rongi ohutuks liikumiseks.

B2. **Ühised käitamiseeskirjad**

Halvenenud käitamistingimuste korral kaalutakse samuti punktis 4.2.3.6.3 sätestatud eriolukordades tegutsemise korra rakendamist.

1. LIIVATAMINE

   Kui rong on varustatud käsitsi aktiveeritava liivatamisseadmega, on vedurijuhil alati õigus liiva kasutada, ent võimaluse korral peab ta seda vältima:

   — pöörangute ja ülesõitude piirkonnas;

   — pidurdamisel alla 20 km/h kiirusel;

   — rongi seisu ajal.

   Erandjuhud on:

   — SPAD (*Signal Passed at Danger* – ohuolekus signaalist möödasõit) või muu tõsise vahejuhtumi oht, mille puhul liiva kasutamine aitaks haardumist parandada;

   — paigaltvõtt või

   — veduki liivatamisseadmete katsetamine.

2. RONGI VÄLJUMINE

   Lähtejaamas või pärast sõiduplaanijärgset peatust võib vedurijuht rongiga jaamast väljuda, kui on täidetud järgmised tingimused:

   — vedurijuht on saanud rongiliikumisloa;

   — rongi toimivustingimused on täidetud;

   — käes on väljumisaeg, välja arvatud juhul, kui on lubatud alustada sõitu enne sõiduplaanijärgset aega.

3. EELDATUD AJAKS EI OLE ANTUD RONGILIIKUMISLUBA

   Kui vedurijuht ei ole saanud rongiliikumisluba eeldatud ajaks ja tal puudub teave loa saamata jäämise põhjuse kohta, teavitab ta sellest signalisti.

4. ESITULEDE TÄIELIK RIKE

Kui vedurijuht ei saa ühtegi esituld sisse lülitada, tuleb järgmistes oludes täita allpool esitatud nõuded.

4.1. **Hea nähtavuse puhul**

Vedurijuht teavitab signalisti rikkest. Rong liigub suurimal lubatud kiirusel lähimasse kohta, kus esitulesid on võimalik parandada või asendada või kus kahjustatud veeremiüksuse saab välja vahetada. Rongi liikumise ajal peab vedurijuht vastavalt vajadusele või signalisti juhistele kasutama rongi helisignaalseadet.

4.2. **Pimedas või halva nähtavuse korral**

Vedurijuht teavitab signalisti rikkest. Kui rongi esiosa külge paigaldatakse teisaldatav valget tuld näitav esituli, võib rong liikuda kõnealuse rikke korral suurimal lubatud kiirusel lähimasse kohta, kus esitulesid on võimalik parandada või asendada või kus kahjustatud veeremiüksuse saab välja vahetada.

Kui teisaldatavat esitule ei ole võimalik paigaldada, ei tohi rong jätkata liikumist, välja arvatud juhul, kui signalist annab ametlikud juhised, mille kohaselt liigutakse lähimasse sobivasse kohta, kuhu viival liinil on võimalik liiklus peatada.

Rongi liikumise ajal peab vedurijuht vastavalt vajadusele või signalisti juhistele kasutama rongi helisignaalseadet.

5. TAGAOSA SIGNAALSEADME TÄIELIK RIKE

1) Kui signalist saab teada rongi tagaosa signaalseadme täielikust rikkest, siis korraldab ta rongi peatamise sobivas kohas ja teavitab sellest juhti.

2) Seejärel kontrollib vedurijuht rongi terviklikkust ja vajaduse korral parandab või asendab rongi tagaosa signaalseadme.

3) Vedurijuht peab signalistile esitama aruande, mille kohaselt rong on valmis sõitu jätkama. Kui signaalseadme parandamine ei ole võimalik, ei või rong sõitu jätkata, välja arvatud juhul, kui signalist ja vedurijuht lepivad kokku erikorra kohaldamises.

6. RONGI HELISIGNAALSEADME RIKE

Helisignaalseadme rikke korral teavitab vedurijuht rikkest signalisti. Rong ei tohi ületada helisignaalseadme rikke korral lubatud kiirust ja peab liikuma lähimasse kohta, kus helisignaalseadet on võimalik parandada või rikkest mõjutatud veeremiüksuse saab välja vahetada. Vedurijuht on valmis peatuma enne iga helisignaali kasutamist nõudva raudteeületuskoha läbimist ja läbima raudteeületuskoha alles siis, kui edasiliikumine on ohutu. Kui mitme tooniga helisignaal ei toimi, kuid kasutada saab vähemalt ühte tooni, võib rong tavapärast korda järgides edasi sõita.

7. RAUDTEEÜLETUSKOHA RIKE

7.1. **Mittetoimivat raudteeületuskohta läbivate rongide peatamine**

Kui on avastatud tehniline rike, mis mõjutab rongiga raudteeületuskoha läbimise ohutust, ja kui ohutuks käitamiseks vajalikke tingimusi ei ole taastatud, tuleb takistada rongide tavapärast raudteeületuskohtade läbimist.

7.2. **Rongiga mittetoimiva raudteeületuskoha läbimine (kui selleks on luba)**

1) Kui rikke iseloomust tulenevalt on rongidel võimalik raudteeületuskoha läbimist jätkata, lubatakse kõigi rongide juhtidel sõitu jätkata ja raudteeületuskoht läbida.

2) Pärast mittetoimiva raudteeületuskoha läbimiseks loa saamist ületab vedurijuht raudteeületuskoha, järgides selleks antud juhiseid. Kui raudteeületuskohas tekib liinile takistus, võtab vedurijuht kõik võimalikud meetmed, et rong peatada.

3) Raudteeületuskohale lähenedes kasutab vedurijuht helisignaalseadet, kui selleks on vajadus või kui signalist on andnud selleks ametlikud juhised. Kui raudteeületuskohas ei ole takistusi, jätkab vedurijuht sõitu ja alustab kiirendamist kohe pärast seda, kui rongi esiosa on raudteeületuskoha läbinud.

8. RAADIO-HÄÄLSIDE RIKE

8.1. **Rongi raadiosideseadme rike avastatakse rongi ettevalmistamise käigus**

Kui avastatakse rongi raadioseadme rike, ei lubata rongil liigelda liinidel, kus raadioseadme olemasolu on kohustuslik.

8.2. **Rongi raadio-häälside rike pärast sõidu algust**

Kõik rikketüübid

Kui vedurijuht avastab esmase raadio-häälside rikke, teavitab ta sellest mis tahes vahendite abil võimalikult kiiresti signalisti.

Vedurijuht täidab seejärel signalistilt saadud juhised rongi edasise liikumise kohta.

Rongisisene rike

Mittetoimiva raadio-häälsidega rong võib:

— jätkata oma tööd, kui vedurijuhi ja signalisti vahel on olemas mõni muu suhtlusvahend, või

— liikuda lähimasse kohta, kus raadiot on võimalik parandada või rikkest mõjutatud veeremiüksuse saab välja vahetada, kui puudub muu häälsidevahend vedurijuhi ja signalisti vahel side pidamiseks.

9. NÄGEMISE JÄRGI SÕITMINE

Kui vedurijuht peab sõitma nägemise järgi, käitub ta järgmisel viisil:

— sõidab ettevaatlikult, reguleerib kiirust, võttes arvesse nähtavust eespool oleval rööbasteel, et vabas nähtavusalas oleks võimalik peatuda enne veeremit, stoppsignaali või takistust; ning

— ei ületa nägemise järgi sõitmiseks ette nähtud piirkiirust.

See ei kehti, kui rööbasteele ilmub peatumisteekonnal ootamatu takistus.

10. RIKKEGA RONGILE PAKUTAV ABI

1) Kui rong on peatunud rikke tõttu, peab vedurijuht viivitamata teavitama signalisti rikkest ja selle asjaoludest.

2) Kui on vaja abirongi, peavad vedurijuht ja signalist kokku leppima vähemalt järgmises:

— vajaliku abirongi liik;

— kas on vaja abirongi lähenemist kindlast suunast (eestpoolt või tagantpoolt);

— rikkega rongi asukoht.

Pärast seda, kui vedurijuht on abi palunud, ei tohi rongi liigutada isegi juhul, kui viga on parandatud, kuni:

— abirong on kohale jõudnud või

— signalist ja vedurijuht on kokku leppinud teistsuguses töökorralduses.

3) Signalist ei tohi lubada abirongil siseneda raudteevõrgu ossa, kus asub rikkega rong, kuni on saadud kinnitus, et rikkega rongi ei liigutata.

Kui abirong on valmis sisenema raudteevõrgu ossa, kus asub rikkega rong, teavitab signalist abirongi juhti vähemalt järgmisest:

— rikkega rongi asukoht;

— koht, kuhu rikkega rong tuleb viia.

4) Ühendatud rongide vedurijuht peab tagama järgmise:

— abirong on ühendatud rikkega rongiga ning

— ühendatud rongide pidurdustõhusust kontrollitakse, automaatpidur (kui see on asjakohane) on ühendatud ja tehtud on pidurikatsetus.

5) Kui ühendatud rongid on valmis teekonda jätkama, peab ronge juhtiv vedurijuht võtma ühendust signalistiga ja teavitama teda mis tahes piirangutest; vedurijuht peab tagama, et rongi liikumine vastab signalisti antud juhistele.

11. STOPPSIGNAALI/-TÄHIST NÄITAVAST SIGNAALSEADMEST MÖÖDUMISE LUBA

Asjaomase rongi juhil peab stoppsignaali/-tähist näitavast signaalseadmest mööduimiseks olema luba.

Loa andmisel peab signalist andma vedurijuhile juhised liikumise kohta.

Vedurijuht peab juhiseid järgima ega tohi ületada kiiruspiiranguid, kui need on kehtestatud, kuni rong on jõudnud kohta, kus saab jätkata tavapärast käitamist.

12. RAUDTEEÄÄRSETE SIGNAALSEADMETE KÕRVALEKALDED

Avastada võidakse milline tahes järgmistest kõrvalekalletest:

— signaali ei näidata kohas, kus seda tuleks näidata;

— näidatakse nõuetele mittevastavat signaali;

— signaalseadmele lähenemisel võetakse vastu signaalid nõuetele mittevastavas järjekorras;

— signaal ei ole selgelt nähtav.

Sel juhul tegutseb vedurijuht lähtuvalt signaalseadme kõige rangemaid piiranguid seadvast signaalist.

Kõikidel juhtudel peab vedurijuht pärast ebatavalise signaalimise avastamist teavitama sellest signalisti.

13. HÄDAKUTSUNG

Hädakutsungi saamisel eeldab vedurijuht, et tegu on ohtliku olukorraga, ja võtab kõik vajalikud meetmed, et hoida ära või vähendada kõnealuse olukorra mõju.

Lisaks sellele teeb vedurijuht järgmist:

— vähendab rongi kiirust viivitamata nägemise järgi sõitmiseks ettenähtud kiirusele ning

— sõidab nägemise järgi, kui signalist ei ole andnud muid juhiseid, ning

— järgib signalisti antud juhiseid.

Vedurijuhid, kes on saanud korralduse peatuda, ei alusta uuesti liikumist ilma signalistilt selleks luba saamata. Ülejäänud vedurijuhid jätkavad nägemise järgi sõitmist, kuni signalist teatab neile, et nägemise järgi sõitmine ei ole enam vajalik.

14. VIIVITAMATUD MEETMED RONGIDE JAOKS TEKKIVA OHU ÄRAHOIDMISEKS

1) Kõik raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja töötajad, kes saavad teada ohust rongidele, peavad viivitamata võtma meetmeid nende rongide peatamiseks, mis võivad ohust mõjutatud olla, ning sooritama mis tahes muid toiminguid kahju ärahoidmiseks.

2) Rongi jaoks tekkinud ohust teada saanud vedurijuht peab rongi peatama ja signalisti viivitamata ohust teavitama.

15. PARDASEADMETE RIKE

Raudteeveo-ettevõtja määrab kindlaks juhud, mil pardaseadmete rike mõjutab rongi käitamist.

Raudteeveo-ettevõtja annab vedurijuhile ja/või rongimeeskonnale vajalikku teavet selle kohta, milliseid meetmeid võtta rongi käitamist mõjutavate rongisiseste rikete korral.

Kui vedurijuht saab teada rongi käitamist mõjutavate pardaseadmete rikkest, peab vedurijuht:

— teavitama signalisti olukorrast ja piirangutest rongi pardal, juhul kui rongil on lubatud sõitu jätkata;

— vedurijuht ei tohi alustada või jätkata sõitu seni, kuni signalist on andnud selleks loa;

— kui signalist annab loa rongi sõidu alustamiseks või jätkamiseks, järgib vedurijuht rongi suhtes kehtestatud piiranguid.

Kui signalist ei anna luba rongi sõidu alustamiseks või jätkamiseks, järgib vedurijuht signalisti antud juhiseid.

16. LIIKUMISLOA LÕPUST MÖÖDUMINE ILMA LOATA

— Kui vedurijuht saab aru, et rong on liikumisloa lõpust möödunudilma loata, peatab vedurijuht rongi viivitamata.

— Kui rong peatatakse ATP/TPSi abil, peab vedurijuht võtma hädapidurdust toetavaid meetmeid.

— Vedurijuht peab teavitama signalisti.

— Kui signalist saab aru, et rong on liikumisloa lõpust möödunud ilma loata, peab signalist võtma rongi koheseks peatamiseks vajalikke meetmeid.

— Vedurijuht ja signalist võtavad kõik vajalikud meetmed kõikide liikumiste kaitsmiseks.

Kui rong saab edasi sõita, teavitab vedurijuht sellest signalisti. Signalist määrab rongi marsruudi või kontrollib seda, et rong saaks oma reisi jätkata, ja annab kõik vajalikud juhised.

17. RAUDTEEÄÄRSETE SEADMETE, SEALHULGAS KONTAKTVÕRGU RIKE

— Taristuettevõtja määrab kindlaks, kas raudteeäärsete seadmete (sealhulgas kontaktvõrgu) rike mõjutab rongide ohutut ja/või tõhusat käitamist.

— Taristuettevõtja annab vedurijuhile käesoleva määruse punkti 4.2.1.2.2.3 kohaselt vajalikud juhised selle kohta, milliseid meetmeid sellise rikke korral võtta.

— Kui vedurijuht saab teada rongide ohutut ja/või tõhusat käitamist mõjutavate raudteeäärsete seadmete (sealhulgas kontaktvõrgu) rikkest, teavitab ta olukorrast signalisti võimalikult kiiresti ja järgib signalisti antud juhiseid.

C liide

Ohutusteabe vahetamise metoodika

C1. Suuline suhtlus

1. Kohaldamisala ja eesmärk

Käesolevas liites kehtestatakse eeskirjad, milles käsitletakse ohutusteabe vahetamist rongimeeskonna liikmete, eelkõige vedurijuhi ja signalisti vahel; eelkõige määratakse kindlaks eeskirjade struktuur, metoodika ja sisu. Ohutusteabe vahetamine on igasuguse muu teabevahetusega võrreldes prioriteetne.

2. Ohutusteabe vahetamine

2.1. *Sidepidamisstruktuur*

Ohutusteadete edastamine peab toimuma lühidalt ja selgelt ning võimaluse korral ei tohi kasutada lühendeid. Tagamaks teatest arusaamine ja vajalike meetmete võtmine, peab teadet edastav isik käsitlema vähemalt järgmist:

— annab teada oma täpse asukoha;

— teatab, millist ülesannet ta täidab, ja esitab vajalikku toimingut käsitleva teabe.

Vedurijuhid identifitseerivad end ronginumbri ja rongi asukoha abil.

Signalistid identifitseerivad end signaalposti kontrollpiirkonna või asukoha abil.

2.2. *Sidepidamismetoodika*

Teadet edastav isik peab:

— veenduma, et teade on vastu võetud ja seda on vajalikul moel korratud; Kuna hädateadete eesmärk on anda kiireloomulisi tööjuhiseid, mis on otseselt seotud raudteeohutusega, ei tule neid teateid korrata;

— vajaduse korral parandama teates tehtud vea;

— vajaduse korral andma asjaomasele isikule teada, kuidas temaga saab ühendust võtta.

Signalistide ja vedurijuhtide vahelise side puhul on signalistide ülesandeks tagada, et nad suhtlevad vedurijuhiga oma kontrollpiirkonnas. See on oluline juhul, kui suhtlus toimub piirkondades, kus sidepiirkonnad kattuvad. Seda põhimõtet rakendatakse ka pärast teabeedastuses tekkinud katkestusi.

2.3. *Teabevahetuse sisu*

Eri pooled kasutavad enda identifitseerimiseks järgmisi teateid:

— signalist:

Rong ..... [ronginumber]
siin ..... (signaalposti kontrollpiirkond/asukoht).

— vedurijuht:

Siin rong ..... [ronginumber] ..... [asukoht].

Kõik pooled kasutavad teabevahetuseks järgmist terminoloogiat:

Olukord	Terminoloogia
Termin, millega antakse kõnelemisvõimalus üle teisele poolele:	*üle*
Termin, millega kinnitatakse teate kättesaamist:	*kätte saadud*
Termin, millega palutakse halva levi või arusaamatuse korral teadet korrata:	*öelge uuesti*
Terminid, mida kasutatakse, et teatada, kas etteloetud teade vastab täpselt saadetud teatele:	*õige*
Terminid, mida kasutatakse, et teatada, et etteloetud teade ei vasta saadetud teatele:	*Viga (+ ütlen uuesti)*
Termin, mida kasutatakse, et panna teine pool ootele, kui sidepidamisel on ajutine katkestus ja ühendus ei ole katkenud	*oodake*
Termin, millega teatatakse teisele poolele, et side võidakse katkestada, kuid seda tuleks hiljem jätkata:	*Võtan uuesti ühendust*
Termin, millega teatataks, et teade on lõppenud	*lõpp*

Kõik pooled kasutavad teabevahetuseks järgmist terminoloogiat ilma tõlketa:

Olukord	Standardterminoloogia
Termin, mis näitab, et tegemist on hädaolukorraga	*mayday, mayday, mayday*

Seda terminit ei tõlgita ega pea kasutama juhul, kui rongis on olemas hädaabikõne funktsioon (nt GSM-R).

3. **Teabevahetuseeskirjad**

Et ohutusalasest teabevahetusest õigesti aru saadaks, tuleb kasutatavast teabevahetusviisist sõltumata järgida järgmisi eeskirju.

3.1. *Rahvusvaheline foneetiline tähestik*

Rahvusvahelist foneetilist tähestikku kasutatakse:

— tähestikutähtede identifitseerimiseks;

— raskesti hääldatavate või potentsiaalselt vääriti mõistetavate sõnade ja kohanimede tähthaaval ütlemiseks;

— signaalide või punktide identifitseerimistunnuse väljendamise puhul.

A Alpha	G Golf	L Lima	Q Quebec	V Victor
B Bravo	H Hotel	M Mike	R Romeo	W Whisky
C Charlie	I India	N November	S Sierra	X X-ray
D Delta	J Juliet	O Oscar	T Tango	Y Yankee
E Echo	K Kilo	P Papa	U Uniform	Z Zulu
F Foxtrot				

3.2. *Numbrid*

Arve väljendatakse numberhaaval:

0 = null
1 = üks
2 = kaks
3 = kolm
4 = neli
5 = viis
6 = kuus
7 = seitse
8 = kaheksa
9 = üheksa

C2. **Käitamisjuhised**

1. **Sissejuhatus**

Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad kasutavad teabevahetuseks Euroopa suuniseid järgmistel juhtudel:

1) liikumisloa lõpust (stoppsignaali/-tähist näitav signaalseade) möödumise luba;

2) luba jätkata pärast hädaseiskamist sõitu (ETCS);

3) kohustus jääda paigale, kohustus viia sõit lõpule (ETCS);

4) käitamisjuhise tühistamine;

5) kohustus sõita piirangute alusel;

6) kohustus sõita nägemise järgi;

7) luba alustada sõitu töötaja vastutusel (ETCS) pärast liikumise ettevalmistamist;

8) luba mööduda defektsest raudteeületuskohast;

9) kohustus sõita energiavarustuse piiranguid järgides;

10–20) RESERVEERITUD

Numbrid 1–20 on reserveeritud Euroopa juhistele, numbrid 1–5 ja 7 on ETCSi jaoks kohustuslikud. Kui B-klassi süsteemi käsitlevad käitamisjuhised nõuavad rohkem teavet kui Euroopa juhised, võib selle asemel kasutada riiklikke juhiseid. Sellisel juhul võib taristuettevõtja need nõuded kindlaks määrata oma riiklikes juhistes. Kui need on nummerdatud, algavad iga taristuettevõtja kindlaksmääratud riiklikud juhised 21st. Riiklike juhiste sisu peab olema vähemalt sama kui Euroopa juhistel.

2. **Sisu**

Käitamisjuhis peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

— kust see anti (signalisti asukoht);

— selle andmise kuupäev (mitte suulise juhise puhul);

— rong/manööver, mille kohta see käib;

— selged, täpsed, üheselt mõistetavad juhised;

— signalisti esitatud kordumatu tunnus.

Peale selle võib sõltuvalt asjaoludest käitamisjuhis sisaldada ka:

— selle andmise kellaaega;

— rongi/manöövri asukohta, kus see kehtib;

— vedurijuhi identifitseerimistunnust;

— juhiseandja identifitseerimistunnust;

— kinnitust (allkiri või elektrooniline kinnitus) selle kohta, et korraldus on kätte saadud.

Kõik käitamisjuhised, mis on üleskirjutamiseks antud, võib tühistada üksnes Euroopa juhise nr 4 alusel, milles on sõnaselgelt viidatud tühistava juhise kordumatule identifitseerimistunnusele.

3. **Käitamisjuhise andmine**

Euroopa juhis sisaldab teavet, mis esitatakse elektrooniliselt, suuliselt, füüsiliselt paberil, või suulisi juhiseid, mis vedurijuht peab üles kirjutama, või muid sama teabetasemega turvalisi sidemeetodeid.

Kui vedurijuht peab käitamisjuhise üles kirjutama, peab rong põhimõtteliselt seisma paigal. Raudteeveo-ettevõtja ja asjaomane taristuettevõtja võivad koos riski hinnata, mille tulemusel võidakse kindlaks määrata tingimused, mille korral sellest põhimõttest on ohutu kõrvale kalduda.

Käitamisjuhis tuleb anda probleemist mõjutatud alale võimalikult lähedal.

Käitamisjuhis on ülimuslik raudteeäärsete signaalide ja/või DMI näitude suhtes. Kui lubatud kiirus või käivituskiirus on käitamisjuhises ettenähtud maksimumkiirusest väiksem, tuleb järgida väiksemat kiirust.

Signalist annab käitamisjuhise ainult siis, kui ronginumber ja vajaduse korral rongi/manöövri asukoht on kindlaks tehtud. Enne käitamisjuhise järgimist peab vedurijuht kontrollima, et see käitamisjuhis käiks tema rongi/manöövri ja hetkeasukoha või kindlakstehtud asukoha kohta.

4. **Käitamisjuhise teadvustamine**

Raudteeveo-ettevõtja peab kindlaks määrama menetluse, millega tagatakse, et vedurijuht on käitamisjuhisest teadlik, kuni rong jõuab kohani, kus seda juhist tuleb järgida.

Kui käitamisjuhist ei ole vaja järgida kohe pärast selle andmist, peab vedurijuhil olema võimalik võtta see vastu hiljem.

5. **Täidetud käitamisjuhise jälgimine**

Määruse (EL) 2018/762 ja direktiivi (EL) 2016/798 raames jälgivad taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja käitamisjuhiste andmise ja kasutamise protsessi.

6. **Euroopa juhised**

Igale Euroopa juhistes sisalduvale andmeväljale tuleb anda oma tunnus.

Kuigi kasutatakse sisu ja tunnuseid, on vorming ise soovituslik.

Kui konkreetset välja liikmesriigis või taristuettevõtja võrgustikus ei kasutata, ei ole kohustust seda välja Euroopa juhises kuvada ning ühtegi välja ei lisata.

A Rongi number

B Kuupäev

C Juhiseandja asukoht

D Rongi asukoht

E Kordumatu tunnus

1

Euroopa juhis nr 1– luba mööduda liikumisloa lõpust / stoppsignaali/-tähist näitavast signaalseadmest

1.10 km/signaal/alates

1.11 km/signaal/kuni

1.12 km/signaal/kuni

x.30 sõita suurima kiirusega:

x.31 km/h/mph

alates

x.32 asukoht km/signaal

kuni

x.33 asukoht km/signaal

x.40 on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest

x.60 määrata SR-režiimi kiiruseks:

x.61 km/h/mph

x.65 määrata SR-režiimi vahemaaks:

x.66 m

x.90 lisajuhised

x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja

O Kellaaeg

A Rongi/manöövri nr asukoht

B Kuupäev

C Juhiseandja

D Rongi/manöövri asukoht

E Kordumatu tunnus

2

Euroopa juhis nr 2 – luba jätkata pärast hädaseiskamist sõitu

2.10 valida „start" ja kui liikumisluba ei anta, on lubatud alustada liikumist SR-režiimis

2.11 valida SH-režiim

x.30 sõita suurima kiirusega:

x.31 km/h/mph

alates x.32 asukoht km/signaal

kuni x.33 asukoht km/signaal

x.40 on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest

x.45 kontrollida liini järgmisel põhjusel:

x.46 vaba tekst

x.50 anda tulemustest teada:

x.51 vaba tekst

x.60 määrata SR-režiimi kiiruseks:

x.61 kmh/mph

x.65 määrata SR-režiimi vahemaaks:

x.66 m

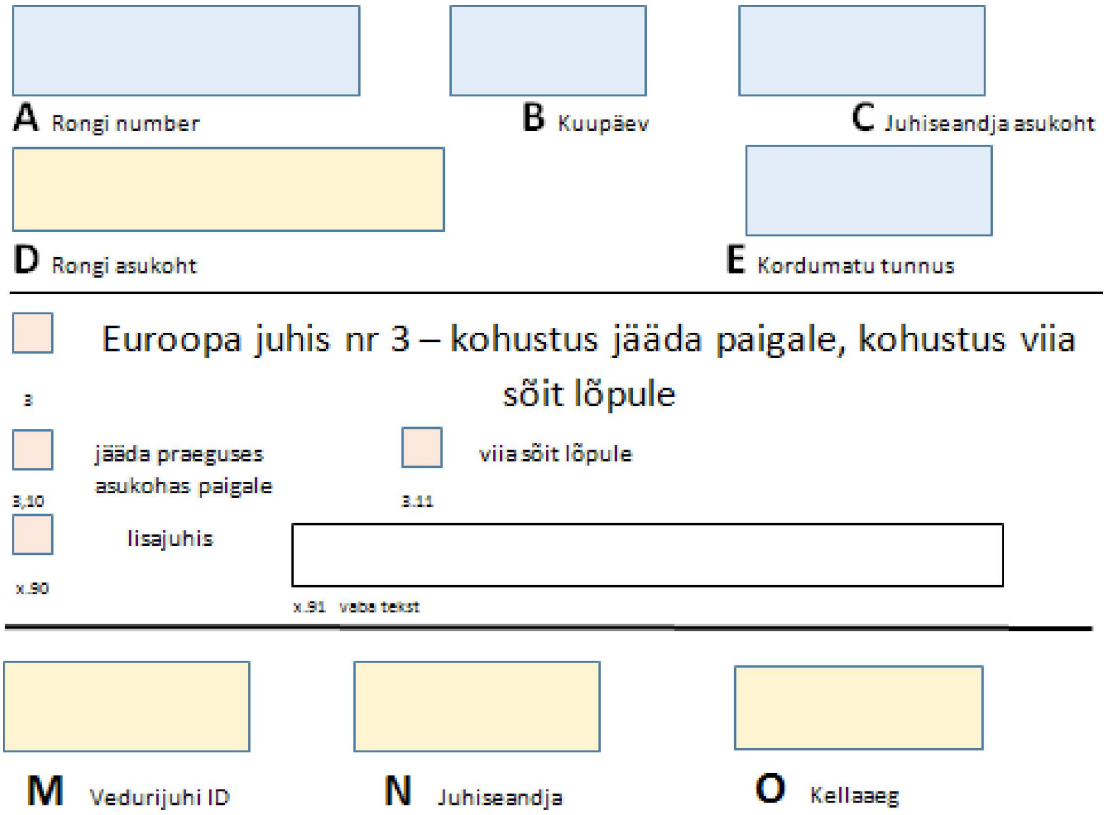
x.90 lisajuhis

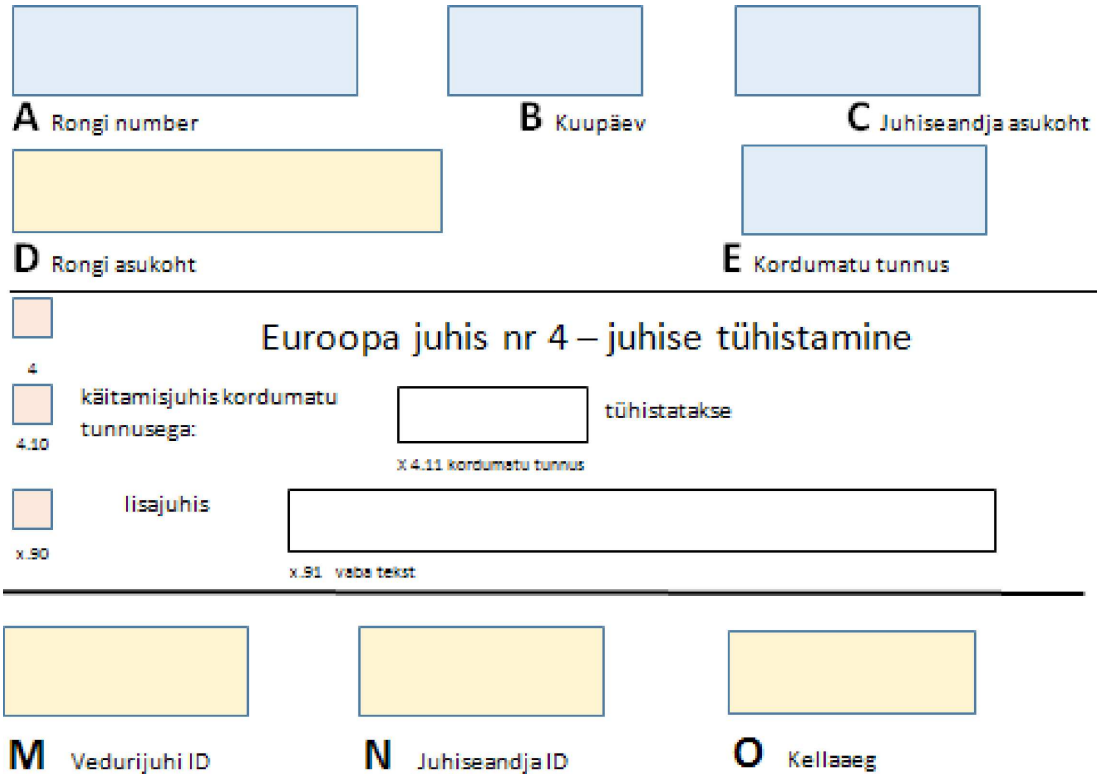
x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja ID

O Kellaaeg


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
Euroopa juhis nr 3 – kohustus jääda paigale, kohustus viia sõit lõpule
3
jääda praeguses asukohas paigale
3.10
viia sõit lõpule
3.11
lisajuhis
x.90
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja
O Kellaaeg


A Rongi number
B Kuupäev
C Juhiseandja asukoht
D Rongi asukoht
E Kordumatu tunnus
Euroopa juhis nr 4 – juhise tühistamine
4
käitamisjuhis kordumatu tunnusega:
tühistatakse
4.10
X 4.11 kordumatu tunnus
lisajuhis
x.90
x.91 vaba tekst
M Vedurijuhi ID
N Juhiseandja ID
O Kellaaeg

A Rongi number

B Kuupäev

C Juhiseandja asukoht

D Rongi asukoht

E Kordumatu tunnus

5

Euroopa juhis nr 5 – kohustus sõita kiiruspiirangut järgides

x.30 sõita suurima kiirusega: x.31 km/h/mph

vahel/sees x.32 asukoht km/signaal ning x.33 asukoht km/signaal peal 5.39 rööbastee/liiin

alates x.35 asukoht km/signaal kuni x.36 asukoht/km/signaal liiniäärsed märgid 5.37 Jah 5.38 Ei

x.45 kontrollida liini järgmisel põhjusel: x.46 vaba tekst

x.50 anda tulemustest teada: x.51 vaba tekst

x.90 lisajuhis x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja

O Kellaaeg

A Rongi number

B Kuupäev

C Juhiseandja asukoht

D Rongi asukoht

E Kordumatu tunnus

6

Euroopa juhis nr 6 – kohustus sõita nägemise järgi

6.10 sõita nägemise vahel/sees _____ ning _____ peal _____

6.11 asukoht 6.12 asukoht 6.13 rööbastee/liin

alates _____ kuni _____

6.14 km/signaal 6.15 km/signaal

x.30 sõita suurima kiirusega:

_____ alates _____ kuni _____

x.31 km/h/mph x.32...asukoht km/signaal x.33...asukoht km/signaal

x.45 kontrollida liini järgmisel põhjusel: _____

x.46 vaba tekst

x.50 anda tulemustest teada: _____

x.51 vaba tekst

x.90 lisajuhis _____

x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja ID

O Kellaaeg

A Rongi/manöövri nr asukoht

B Kuupäev

C Juhiseandja

D Rongi/manöövri asukoht

E Kordumatu tunnus

7 Euroopa juhis nr 7 – luba alustada pärast ettevalmistamist liikumist SR-režiimis

7.10 on lubatud alustada liikumist SR-režiimis

7.20 on lubatud mööduda liikumisloa lõpust asukohas: 7.21 km/signaal

x.30 sõita suurima kiirusega:

x.31 kmh/mph alates x.32...asukoht km/signaal kuni x.33...asukoht km/signaal

x.40 on vabastatud nägemise järgi sõitmise kohustusest

x.60 määrata SR-režiimi kiiruseks: x.61 kmh/mph

x.65 määrata SR-režiimi vahemaaks: x.66 m

x.90 lisajuhis x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja ID

O Kellaaeg

A Rongi number

B Kuupäev

C Juhiseandja asukoht

D Rongi asukoht

E Kordumatu tunnus

8

Euroopa juhis nr 8 – luba mööduda defektsest raudteeületuskohast

8.05 peatuda enne raudteeületuskohta asukohas:

8.06 km/ID 8.07 km/ID

8.10 kontrollida raudteeületuskohta asukohas:

8.11 km/ID 8.12 km/ID

vahel/sees 8.13 asukoht ning 8.14 asukoht peal 8.15 rööbastee/liiin

8.25 aktiveerida raudteeületuskoht manuaalselt

x.30 sõita suurima kiirusega:

x.31 kmh/mph alates x.32...asukoht km/signaal kuni x.33...asukoht km/signaal

8.70 aktiveerida helisignaalseade alates 8.71 km/signaal kuni 8.72 km/signaal

8.80 ületada raudteeületuskoht

x.90 lisajuhis

x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja ID

O Kellaaeg

A Rongi number

B Kuupäev

C Juhiseandja asukoht

D Rongi asukoht

E Kordumatu tunnus

Euroopa juhis nr 9 – kohustus sõita energiavarustuse piiranguid järgides

9

9.10 sõita langetatud vooluvõtturiga

9.15 sõita väljalülitatud pealülitiga

9.20 vähendada energiatarbimist kuni

9.21 väärtus

9.22 mõõtühik

%/A/kVA

vahel/sees

9.23 asukoht/km/signaal

ning

9.24 asukoht/km/signaal

peal

9.25 rööbastee/liin

liiniäärsed märgid

9.28 Jah

9.29 Ei

x.45 kontrollida liini järgmisel põhjusel:

x.46 vaba tekst

x.50 anda tulemustest teada:

x.51 vaba tekst

x.90 lisajuhis

x.91 vaba tekst

M Vedurijuhi ID

N Juhiseandja ID

O Kellaaeg

7. **Käitamisjuhise andmine**

Kõik pooled kasutavad järgmist terminoloogiat:

Olukord	Terminoloogia
Käitamisjuhise tühistamine	*tühistada protseduur*
Kui teate saatmist on vaja hiljem jätkata, alustatakse protseduuri uuesti algusest	*eksimus edastuse käigus*
Kui saatja avastab edastusvea, peab saatja taotlema tühistamist	*viga (+ koostage uus vorm …)* *või* *Viga (+ ütlen uuesti)*
Eksimus ettelugemise käigus	*Viga (+ ütlen uuesti)*
Arusaamatus Kui üks pooltest ei saa teatest täielikult aru, tuleb teadet korrata	*öelge uuesti (+ rääkige aeglaselt)*

8. **Vormide kogu**

Taristuettevõtja vastutab vormide kogu ja vormide koostamise eest oma töökeeles.

Kõik kasutatavad vormid koondatakse vormide kogu nime kandvasse dokumenti või arvutipõhisesse dokumenti.

Vormide kogu kasutavad nii vedurijuht kui ka rongide liikumislube andvad töötajad. Vedurijuhi kasutatav kogu ja rongide liikumislube andvate töötajate kasutatav kogu struktureeritakse ja nummerdatakse ühtmoodi.

Vormide kogu koosneb kahest osast.

Esimene osa sisaldab vähemalt järgmist:

— käitamisjuhiste vormide loend;

— loetelu juhtudest, mille puhul konkreetseid vorme kohaldatakse;

— rahvusvahelist foneetilist tähestikku sisaldav tabel.

Teine osa sisaldab vorme. Need peab kokku koguma raudteeveo-ettevõtja ja need tuleb anda vedurijuhile.

9. **Raudteeterminite sõnastik**

Raudteeveo-ettevõtja koostab raudteeterminite sõnastiku iga võrgustiku kohta, kus ta ronge käitab. Selles esitatakse üldkasutatavad terminid raudteeveo-ettevõtja valitud keeles ja selle taristuettevõtja töökeeles, kelle taristut raudteeveo-ettevõtja kasutab.

D liide

Marsruudiga ühilduvus ja marsruudiraamat

D1. **Veeremi ja rongi ühilduvuse parameetrid ettenähtud käitamismarsruudil**

Märkus.

1. Punkti 4.2.2.5.1 kohaseid nõudeid järgides võib raudteeveo-ettevõtja teatavate parameetrite vastavust kontrollida ka varasemates etappides.

2. Kõiki parameetreid tuleb kontrollida veeremi tasandil: selle tähistamiseks tehakse „X“ veergu „Veeremi tasand“. Mõnda parameetrit on vaja kontrollida siis, kui rongi koosseis muutub, nagu on kindlaks määratud punktis 4.2.2.5; nende parameetrite kohta tehakse „X“ veergu „Veeremi tasand“.

3. Selleks et mitte dubleerida katseid seoses parameetritega „liikluskoormus ja taristu koormustaluvus“ ning „rongituvastussüsteemid“, esitab taristuettevõtjate taristuregistri kaudu loetelu marsruudiga ühilduvatest veeremitüüpidest või veeremiüksustest, mille puhul nende ühilduvust marsruudiga on juba kontrollinud, kui selline teave on kättesaadav.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Liikluskoormus ja taristu koormustaluvus	Staatilised teljekoormused ning projektijärgne mass ja tegelik mass järgmistel koormusjuhtudel: — projektijärgne mass, nagu on määratletud määruses (EL) nr 1302/2014 — töörežiimil; — tavalise kasuliku koormaga; — erakordselt raske kasuliku koormaga; — kui see on asjakohane, siis tegelik mass vastavalt standardile EN 15663: 2017-A1 2018: — töörežiimil; — tavalise kasuliku koormaga; Suurim valmistajakiirus Veeremi pikkus Telgede pikisuunaline paiknemine veeremiüksusel (teljevahed) Staatilise ühilduvuse kontrollimine vagunite puhul: Eri liinikategooriate lubatud kasulik koormus vastavalt vagunite KTK-le	1.1.1.1.2.4 Kandevõime 1.1.1.1.2.4.1 Kandevõime riiklik klassifikatsioon 1.1.1.1.2.4.2 Rajatiste vastavus kiirraudteesüsteemi koormusmudelile (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Erikontrolli nõudvate rajatiste asukoht raudteel 1.1.1.1.2.4.4 Dokument/dokumendid staatilise ja dünaamilise marsruudi ühilduvuse kontrollide menetlus(t)e kohta	x	x	Veeremiüksuste staatilise ühilduvuse kontrollimine, kui vaja, siis taristuettevõtja esitatud teabe alusel, rongide dünaamilise ühilduvuse kontrollimine toimub vastavalt asjaomasele korrale või asjakohasele teabele, mille taristuettevõtja on taristuregistri kaudu parameetri 1.1.1.1.2.4.4 all esitanud. **Kaubavagunid:** Staatilise ühilduvuse kontrollimine toimub vastavalt järgmistele standardi EN 15528:2015 jagudele: 4–7, A liide, D liide või Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi võrgustike puhul asjakohased riiklikud eeskirjad kooskõlas komisjoni määruse (EL) nr 1299/2014 ([1]) punkti 4.2.7.4 alapunktiga 4.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Gabariit	Veeremi gabariit: — võrdlusprofiilid, mille jaoks veeremile on antud luba; — muud hinnatud gabariidid.	1.1.1.1.3.1.1 Gabariit 1.2.1.0.3.4 Gabariit 1.1.1.1.3.1.2 Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel 1.1.1.1.3.1.3 Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta 1.2.1.0.3.5 Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel 1.2.1.0.3.6 Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta	X	X	Esitatud võrdlusprofiilide võrdlus veeremi/rongi ja kavandatud marsruudi vahel. Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 7.3.2.2 ning määruse (EL) nr 1299/2014 lisa punktides 7.7.17.2 ja 7.7.17.9 osutatud erijuhtumite puhul võib kohaldada erimenetlust marsruudi ühilduvuse kontrollimiseks. Sel eesmärgil teeb taristuettevõtja kättesaadavaks asjakohase teabe. Taristuettevõtja peab kindlaks tegema konkreetsed punktid, mis erinevad taristuregistri parameetrites esitatud võrdlusprofiilist: 1.1.1.1.3.1.1 ja 1.2.1.0.3.4. Sellisel juhul ajakohastatakse taristuregistrit vastavalt (parameetrid: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). *Märkus.* Nende konkreetsete punktide kontrollimiseks võib olla vajalik taristuettevõtja ja raudtee-ettevõtja vaheline täiendav arutelu.
Vertikaalne raadius	Väikseim võimalik: — kumera vertikaalkõveriku raadius — nõgusa vertikaalkõveriku raadius	1.2.2.0.3.3 Vertikaalkõvera väikseim raadius (manöövritee)	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi puhul esitatud vertikaalkõvera minimaalse raadiuse võrdlus
Rongituvastussüsteemid	Rongituvastussüsteemi tüüp, mille jaoks veerem on projekteeritud ja millele vastavust on hinnatud	1.1.1.3.7.1.1 Rongituvastussüsteemi tüüp 1.1.1.3.7.1.2 Erikontrolli vajavate rööbastee vooluahelate või teljeloendurite tüübid 1.1.1.3.7.1.3 Dokument punktis 1.1.1.3.7.1.2 esitatud rongituvastussüsteemide tüübiga seotud menetlus(t)e kohta Prantsusmaa võrgustiku jaoks: 1.1.1.3.7.1.4 Rongituvastuspiiranguga liinilõik	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud rongituvastussüsteemi(de) võrdlus *Märkus.* KTK ja riiklike eeskirjade kohase veeremiüksusele loa andmise menetluse puhul kontrollitakse veeremiüksuse ja kõikide võrgustiku kasutusalaga seotud rongituvastussüsteemide tehnilist ühilduvust. Nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel (nt tuvastamisprobleemid veeremi käitamise käigus) võib teha pärast veeremiloa andmist katseid ja/või kontrolle, millesse on kaasatud raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade	Teljepuksi seisundi jälgimine (teljepuksi ülekuumenemise detektor)	1.1.1.1.7.4 Rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade (HABD) Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. 1.1.1.1.7.5 KTK-le vastav rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade: (JAH/EI), kui EI: — 1.1.1.1.7.6 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme identifitseerimistunnus — 1.1.1.1.7.7 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme põlvkond — 1.1.1.1.7.8 Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme asukoht raudteel — 1.1.1.1.7.9 Teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme mõõtmise suund	X		**Olemasolev KTK nõuetele mittevastav veerem:** Võrreldakse rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektori kohta esitatud veeremi ja kavandatud marsruudi ühilduvust, kui kasutusala võrgustik sisaldab/võrgustikud sisaldavad rohkem kui üht rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektori (HABD) tüüpi. Kui kasutusala võrgustikus/võrgustikes on ainult üht tüüpi raudteeäärse teljepuksi ülekuumenemise detektor, ei ole marsruudi ühilduvust vaja kontrollida. *Märkus.* KTK-le vastava veeremi puhul: ühilduvust kasutusala võrgustiku/võrgustikega kontrollitakse loa andmise etapis. Võrgustiku mis tahes eripära peab olema hõlmatud erijuhtumiga.
Tööomadused	Suurima lubatud kiiruse ja välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi kombinatsioon, mille puhul veeremile on antud luba (käituspiirid, mille puhul veeremit on hinnatud) Rööbastee kalle	1.1.1.1.4.2. Maksimaalne põikkalde hälve 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus 1.1.1.1.4.3 Rööbastee kalle	X		Võrreldakse suurima lubatud kiiruse, välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi ja rööpakalde kombinatsiooni, mille puhul veeremit on hinnatud, taristuregistris või taristuettevõtja esitatud välisrööpa kõrgenduse puudujäägi, kiiruse ja rööbastee kaldega. Kui veeremi omadused ei lange taristu omadustega kokku ning veeremi ja marsruudi ühilduvusega võib probleeme olla, esitab taristuettevõtja ühe kuu jooksul tasuta ja elektrooniliselt kiiruse ja välisrööpa kõrgenduse suurima puudujäägi täpse kombinatsiooni konkreetsetes punktides, kus ühilduvusega võib probleeme olla. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma marsruudiraamatu koostamisel. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused (nt kiiruspiirang liinilõigul).

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Rattapaar	Rattapaari gabariit	1.1.1.1.4.1 Standardne rööpmelaius 1.2.1.0.4.1 Standardne rööpmelaius	X		Rattapaari gabariidi võrdlemine kavandatud marsruudi rööpmelaiusega
Rattapaar	Väikseim ratta läbimõõt töörežiimil	1.1.1.1.5.2 Väikseim rataste läbimõõt fikseeritud tömp-riströöbaste korral	X		Võrreldakse ratta väikseimat läbimõõtu veeremi ja kavandatud marsruudiga.
Rattapaar	Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp, mille jaoks veerem on projekteeritud	1.2.0.0.0.5 Rakenduspunkti geograafiline asukoht 1.2.0.0.0.4.1 Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp/tüübid	X		Võrreldakse selle ümberlülitusseadme tüüpi, mille jaoks veeremiüksus on projekteeritud, ettenähtud marsruudi rööpmelaiuse muutmise seadme tüübiga.
Miinimumkõver	Väikseim võimalik horisontaalne pöörderaadius	1.1.1.1.3.7 Horisontaalkõvera minimaalne raadius 1.2.2.0.3.2 Horisontaalkõvera minimaalne raadius	X	X	Veeremi ja kavandatud marsruudi horisontaalkõvera minimaalse raadiuse võrdlus.
Pidurisüsteem	Hädapidurdus ja maksimaalne sõidupidurdus: peatumisteekond ja maksimaalne aeglustus koormustingimusel „projekteeritud mass tavalise kasuliku koormaga“ suurimal valmistajakiirusel. Üldise käitamise korral (*) lisaks eespool nimetatud andmetele: pidurdusmassi protsent (lambda)	1.1.1.3.11.1 Suurim nõutav pidurdusteekond 1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus 1.1.1.1.6.1 Rongi suurim aeglustus 1.1.1.3.11.2 Kas taristuettevõtja on punkti 4.2.2.6.2. alapunktis 2 mainitud lisateabe kättesaadavaks teinud (JAH/EI)? Kui jah: 1.1.1.3.11.3 Viide taristuregistris osutatavale dokumendile/osutatavatele dokumentidele	X	X	**Eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Võrreldakse veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud peatumisteekonda ja rongi maksimaalset aeglustust iga koormustingimuse kohta suurimal valmistajakiirusel. **Üldine käitamine** (*)**:** Puudub konkreetne soovitatav menetlus, mida raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem peaks hõlmama
Pidurisüsteem	Soojusmahutavus: — KTK võrdlusjuhtum; — kui võrdlusjuhtumit ei ole märgitud, siis soojusmahtuvus, väljendatuna: — kiirus, — kalle, — vahemaa, — aeg (kui vahemaad ei ole märgitud)	1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.1.1.1.2.5 Suurim lubatud kiirus	X		Veeremiüksuse võrdlusjuhtumi võrdlemine kavandatud marsruudi omadustega. *Märkus.* Taristuregistri või taristuettevõtja esitatud teave näitab muutuse asukohta kilomeetrites, kallaku pikkust saab arvutada andmete väljavõtmise teel.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Pidurisüsteem	Suurim kalle, millel veeremi paigalhoidmiseks piisab ainult seisupidurist (kui veeremile on seisupidur paigaldatud)	1.1.1.1.3.6 Kalde profiil 1.2.2.0.3.1 Seisuteede kalle	X	X	Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud maksimaalse kalde profiilide võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks võrdluse tulemust arvesse võtta (nt täiendavate vahendite kasutamine).
Magnetiline rööpapidur	Magnetpiduri kasutamise takistamise võimalus (ainult siis, kui magnetiline pidur on paigaldatud)	1.1.1.1.6.3 Magnetpidurite kasutamine 1.1.1.1.6.5 Magnetpidurite kasutamise tingimusi sisaldav dokument	X		Kontrollitakse, kas magnetilise rööpapiduri kasutamine on kavandatud marsruudil lubatud. *Märkused.* Kui magnetpiduri kasutamine on lubatud, peab taristuettevõtja esitama selle kasutamise tingimused. Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida magnetilise rööpapiduri kasutamist liinilõigul).
Pöörisvoolu rööpapidur	Võimalus vältida pöörisvoolupiduri kasutamist (ainult siis, kui pöörisvoolupidur on paigaldatud)	1.1.1.1.6.2 Pöörisvoolupidurite kasutamine 1.1.1.1.6.4 Pöörisvoolupidurite kasutamise tingimusi sisaldav dokument	X		Kontrollitakse, kas pöörisvoolu rööpapiduri kasutamine on kavandatud marsruudil lubatud. *Märkused.* Kui pöörisvoolu rööpapiduri kasutamine on lubatud, peab taristuettevõtja esitama selle kasutamise tingimused. Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida pöörisvoolu rööpapiduri kasutamist liinilõigul).
Ilmastikutingimused	Temperatuurivahemik	1.1.1.1.2.6 Temperatuurivahemik	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud temperatuurivahemike võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleb võimalikke piiranguid arvesse võtta, kui võrreldud temperatuurivahemik erineb.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Ilmastikutingimused	Lume, jää ja rahe tingimused	1.1.1.1.2.8 Karmid ilmastikutingimused	X		Veeremi kohta esitatud lume, jää ja rahe tingimuste (nt S1) ning kavandatud marsruudi karmide ilmastikutingimuste võrdlus. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleb võimalikke piiranguid arvesse võtta. Raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja vaheline arutelu võimalike piirangute kindlakstegemiseks.
Pinged ja sagedused	Energiavarustussüsteem: — nimipinge ja -sagedus — kontaktliinide süsteemi tüüp — Olemasoleva, KTK-le mittevastava veeremi korral, mida kavatsetakse käitada määruse (EL) nr 1301/2014 (energiavarustuse KTK) lisa punktis 7.4.2.2.1 nimetatud konkreetsetel liinidel: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Kontaktliinide süsteemi tüüp 1.1.1.2.2.1.2 Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus) 1.1.1.2.2.1.2.1 KTK-le vastav energiavarustussüsteem Määruse (EL) nr 1301/2014 (energiavarustuse KTK) lisa punktis 7.4.2.2.1 kindlaks määratud erijuhud 1.1.1.2.2.1.3 Määruse (EL) nr 1301/2014 ([2]) lisa punktides 7.4.2.2.1 ja 7.4.2.11.1 osutatud liinide puhul Umax2.	X		Veeremi ja kavandatud marsruudi kohta esitatud toitesüsteemi pinge (nimipinge ja -sagedus) ning kontaktliinide süsteemi tüübi võrdlus.
Regeneratiivpidur	Võimalus vältida regeneratiivpiduri kasutamist (ainult siis, kui regeneratiivpidur on paigaldatud)	1.1.1.2.2.4 Regeneratiivpidurdamise luba	X		Kontrollitakse, kas regeneratiivpiduri kasutamine on kavandatud marsruudil või konkreetsete tingimuste korral lubatud. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis tuleks kontrolli tulemust arvesse võtta (nt vältida regeneratiivpiduri kasutamist liinilõigul).
Kehtivad piirangud	Elektrilised veeremiüksused, millel on võimsuse või voolu piiramise funktsioon.	1.1.1.2.5.1 Pardal voolutugevuse või võimsuse piiramine	X		Kontrollitakse, kas kavandatud marsruudi puhul on nõutav, et veeremiüksusel on voolutugevuse või võimsuse piiramise funktsioon. *Märkus.* KTK-le vastaval veeremil, mille suurim võimsus on üle 2 MW, on voolutugevuse või võimsuse piiramise funktsioon.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Vooluvõttur	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta iga sellise alalisvoolusüsteemi puhul, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.2.3 Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta 1.2.2.0.6.1 Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta	X		Veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi kohta esitatud iga alalisvoolusüsteemi vooluvõtturi paigalseisu suurima voolutugevuse võrdlus
Vooluvõttur	Vooluvõtturi ja kontaktliinide kokkupuute kõrgus (rööpa kohal) iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.2.5 Kontaktliini suurim kõrgus 1.1.1.2.2.6 Kontaktliini väikseim kõrgus	X		Vooluvõtturi ja kontaktliini kõrguse võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral sõiduki ja kavandatud marsruudi puhul
Vooluvõttur	Vooluvõtturi pea iga sellise energiavarustussüsteemi puhul, mille kasutamiseks veeremiüksus on seadistatud	1.1.1.2.3.1 KTK-le vastavad lubatud vooluvõtturi pead 1.1.1.2.3.2 Muud lubatud vooluvõtturi pead	X		Vooluvõtturi pea geomeetria (sh isoleermaterjalist või muust materjalist sarved 1 950 mm puhul) võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul.
Vooluvõttur	Veeremile paigaldatava vooluvõtturi kontaktkinga materjal iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud	1.1.1.2.3.4 Kontaktkinga lubatud materjal	X		Vooluvõtturi ja kontaktkinga võrdlus iga energiavarustussüsteemi korral sõiduki ja kavandatud marsruudi puhul.
Vooluvõttur	Keskmise kontaktjõu kõver	1.1.1.2.5.2 Lubatud kontaktjõud	X		Keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul. **KTK-le vastav veeremiüksus, mis on ette nähtud käitamiseks KTK-le mittevastavatel liinidel:** keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul iga pinge korral. **Olemasolev KTK-le mittevastav veeremiüksus:** keskmise kontaktjõu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul iga pinge korral. *Märkus.* KTK-le vastavat veeremiüksust on lubatud kasutada keskmise kontaktjõuga standardi EN 50367:2012 tabelis 6 kindlaks määratud piirnormide korral.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Vooluvõttur	Kontaktõhuliiniga ühenduses olevate vooluvõtturite arv iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud; lühim kaugus kontaktõhuliiniga kokku puutuva kahe vooluvõtturi vahel (iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veeremiüksus on seadistatud; üksik- ja vajaduse korral liitkäituse puhul) (ainult siis, kui tõstetud vooluvõtturite arv on suurem kui 1) Vooluvõtu tõhususe katsetamiseks kasutatava kontaktõhuliini tüüp (tuleb märkida iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud) (ainult siis, kui tõstetud vooluvõtturite arv on suurem kui 1)	1.1.1.2.3.3 Nõuded tõstetud vooluvõtturite arvule ja vooluvõtturite vahelisele kaugusele teataval kiirusel	X	X	**Eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Iga energiavarustussüsteemi puhul: — Kontaktõhuliiniga kokku puutuvate vooluvõtturite arvu võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul — Kontaktõhuliiniga kokku puutuva kahe vooluvõtturi vahelise lühima vahemaa võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul **Üldine käitamine** (*)**:** Hõlmatud raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemiga, võttes arvesse taristuettevõtja kehtestatud tingimusi, nagu on esitatud taristuregistris või taristuettevõtja esitatud teabes. *Märkus.* Kahe tõstetud vooluvõtturi vahelise miinimumkauguse puhul võib võrdluse tulemuseks olla veeremi käitamispiirangu seadmine, mida tuleb raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteem arvesse võtta (nt kahe tõstetud vooluvõtturiga elektriline mootorrong on sunnitud ühe vooluvõtturi langetama).
Vooluvõttur	On paigaldatud automaatne langetamisseade iga energiavarustussüsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	1.1.1.2.5.3 Nõutud automaatne langetamisseade	X		Kontrollitakse, kas kavandatud marsruudi puhul on nõutav, et veeremiüksusel on automaatne langetamisseade.
Prantsusmaa võrgustiku jaoks: Faaside eraldus	Juhikabiini ja vooluvõtturi vaheline kaugus pöörd- või mootorrongide puhul	1.1.1.2.4.3 Kaugus signaalmärgist faasidevahelise eraldustsooni lõpuni		x	Kontrollida, kas nende signaalmärkide asend, millel on näidatud koht, kus vedurijuht võib vooluvõtturi tõsta või võimsuslüliti jälle välja lülitada kavandatud marsruudil/marsruutidel, vastab juhikabiini ja vooluvõtturi vahelisele kaugusele pöörd- või mootorrongide puhul. Kui esineb mittevastavus, tuleb signaalmärgi asukohta muuta ja see peab olema piisavalt kaugel, tagamaks, et vedurijuhid ei tõsta vooluvõttureid liiga vara.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
Tunnel	Tuleohutuse kategooria	1.1.1.1.8.10 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria 1.1.1.1.8.11 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria 1.2.1.0.5.7 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria 1.2.1.0.5.8 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria 1.2.2.0.5.7 Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria 1.2.2.0.5.8 Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria	X		Tuleohutuskategooria võrdlemine veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul.
ongi pikkus	Rongi pikkus	1.2.2.0.2.1 Manöövritee kasutatav pikkus 1.2.1.0.6.4 Perrooni kasutatav pikkus	X	X	**Püsivalt ja eelnevalt koostatud rongikoosseis (määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punkt 2.2.1):** Veeremiüksuste pikkuse (üksik- või liitkäitamine) võrdlemine kavandatud marsruudi manöövritee ja perrooni pikkusega. **Üldine käitamine** (*)**:** Koostatud rongi pikkuse võrdlemine kavandatud marsruudi manöövritee ja perrooni pikkusega. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma oma ohutusjuhtimissüsteemis. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused.
Perrooni kõrgus ning sisse- ja väljapääs	Perrooni kõrgused, mille jaoks veerem on projekteeritud	1.2.1.0.6.5 Perrooni kõrgus	X		Perroonide kõrguse võrdlus veeremiüksuse ja kavandatud marsruudi puhul. *Märkus.* Raudteeveo-ettevõtja peaks kontrolli tulemusi arvesse võtma oma ohutusjuhtimissüsteemis. Selle kontrolli tulemusena võidakse kehtestada käitamistingimused.

Marsruudi ühilduvuse kontrolli liides	Veeremi andmed (lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist, tehnilisest toimikust või muudest asjakohastest teabevahenditest)	Taristuregistris olev või enne selle lõpuleviimist taristuettevõtja esitatud marsruuditeave	Veeremi tasand	Rongi tasand	Kord, mille alusel kontrollitakse veeremiüksuse ja rongi ühilduvust käitamiseks ette nähtud marsruudil
ETCS	ETCSi ühilduvus	1.1.1.3.2.9 ETCSi ühilduvus	X		Taristuregistris esitatud ETCSi ühilduvuse väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
ETCS	Rongi terviklikkus	1.1.1.3.2.8 Rongisisene rongi terviklikkuse kinnitus on liinile juurdepääsu saamiseks vajalik	X	X	Võrreldakse, kas veerem/rong suudab kinnitada rongi terviklikkust, kui raudteeäärsed seadmed seda nõuavad.
GSM-R	Raadiosüsteemi ühilduvus (kõne)	1.1.1.3.3.9 Raadiosüsteemi ühilduvus (kõne)	X		Taristuregistris esitatud raadiosüsteemi ühilduvuse (kõne) väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
GSM-R	Raadiosüsteemi ühilduvus (andmed)	1.1.1.3.3.10 Raadiosüsteemi ühilduvus (andmed)	X		Taristuregistris esitatud raadiosüsteemi ühilduvuse (andmed) väärtuse võrdlus on esitatud veeremi loas.
GSM-R	SIM-kaardi GSM-R koduvõrk	1.1.1.3.3.5 Rändluskokkuleppega hõlmatud GSM-Ri võrgud	X		Võrreldakse, kas SIM-kaardi GSM-R koduvõrk on nende GSM-R-võrkude loendis, mille puhul on marsruudi kõikide lõikude kohta sõlmitud rändlusleping. Seda tuleb teha kõigi veeremi SIM-kaartide (kõne ja andmed) puhul.
GSM-R	SIM-kaardi rühmatunnus 555*(group ID 555)*.	1.1.1.3.3.4 Rühma 555 *(group 555)* kasutamine	X		Kontrollitakse, kas rühmatunnust 555 *(group ID 555)* kasutatakse raudtee ääres. Kui seda ei konfigureerita rongisiseselt, tuleks koos taristuettevõtjaga kehtestada kõigepealt alternatiivsed käitamisprotseduurid.
B-klass	Kasutusel olev B-klassi rongiturvangusüsteem	1.1.1.3.5.3 Kasutusel olevad rongiturvangusüsteemid	X		Kasutusel oleva B-klassi rongiturvangusüsteemi nime ja versiooni võrdlus.
B-klass	Kasutusel olev B-klassi raadiosüsteem	1.1.1.3.6.1 Kasutusel olev raadiosüsteem	X		Kasutusel oleva B-klassi rongiturvangusüsteemi nime ja versiooni võrdlus.

(*) üldine käitamine: veeremiüksus on projekteeritud üldiseks käitamiseks, kui see veeremiüksus on ette nähtud haakimiseks teiste veeremiüksustega, mis kuuluvad rongikoosseisu, mis ei ole projekteerimisetapis kindlaks määratud.

([1]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1301/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 179).

D2. **Elemendid, mille taristuettevõtja peab raudteeveo-ettevõtjale marsruudiraamatu koostamiseks esitama**

Number	Marsruudiraamat
1	**Taristuettevõtja üldandmed**
1.1	Taristuettevõtja nimi
2	**Kaardid ja skeemid**
2.1	**Kaart: skemaatiline ülevaade, sealhulgas**
2.1.1	Liinilõigud
2.1.2	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid)
2.2	**Liiniskeem**
2.2.1	Teave liinide, ümbersõitude, tupikute ja manöövriteedele juurdepääsu kohta
2.2.2	Põhiasukohad (jaamad, sorteerimisjaamad, ristmikud, kaubaterminalid) ja nende paiknemine liini suhtes
2.2.3	Kõigi rongide puhul asjaomaste püsisignaalide asukohad, liigid ja nimetused
2.3	**Jaamade/sorteerimisjaamade/depoode skeemid**
2.3.1	Asukoha nimi
2.3.2	Koha liik (reisiterminal, kaubaterminal, sorteerimisjaam, depoo)
2.3.3	Ohtlikes punktides kaitset pakkuvate püsisignaalide asukohad, liigid ja tunnused
2.3.4	Rööbasteede, sealhulgas pöörangute identifitseerimistunnused ja plaan
2.3.5	Perroonide identifitseerimistunnused
2.3.6	Perroonide pikkus
2.3.7	Perroonide kõrgus
2.3.8	Perroonide kõverus
2.3.9	Ümbersõitude identifitseerimistunnused
2.3.10	Muud seadmed
3	**Konkreetsete liinilõikude andmed**
3.1	**Üldandmed**
3.1.1	Liinilõigu otspunkt 1
3.1.2	Liinilõigu otspunkt 2
3.1.3	Raudteeäärsed kaugusetähised (sagedus, välimus ja paigutus)
3.1.4	Iga rööbastee lubatud maksimaalne sõidukiirus, sealhulgas vajaduse korral eri kiirused teatavat tüüpi rongide jaoks
3.1.5	Mis tahes muu teave, millest vedurijuht peab teadlik olema

Number	Marsruudiraamat
3.1.6	Spetsiifiline geograafiline teave kohaliku taristu kohta
3.1.7	Liikluskorraldus-/juhtimiskeskusega normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades sidepidamise vahendid.
3.2	**Tehnilised eritingimused**
3.2.1	Kallete protsent
3.2.2	Kallete asukoht
3.2.3	Tunnelid: asukoht, pikkus, üksikasjalikud andmed, näiteks jalgteede ja evakuatsioonipääsude olemasolu, samuti selliste turvaalade asukohad, kust on võimalik reisijaid evakueerida; tuleohutuse kategooria
3.2.4	Alad, kus peatumine on keelatud: identifitseerimine, asukoht, liik
3.2.5	Tööstusriskid – kohad, kus vedurijuhil on ohtlik rongist väljuda
3.2.6	Liivatamisseadme (kui see on olemas) katsetamiseks määratud alade asukohad
3.2.7	Signaalimissüsteemi ja vastava käitamisrežiimi tüüp (topeltliin, muutsuunaline, vasak- või parempoolse suunaga jne)
3.2.8	Rongiraadiosideseadmete tüüp
3.3	**Energiavarustuse allsüsteem**
3.3.1	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)
3.3.2	Suurim voolutugevus rongis
3.3.3	Konkreetsete elektrivedukite voolutarbimisega seotud piirangud
3.3.4	Lisavedukite paigutusega seotud piirangud, et täita kontaktliini eraldusnõudeid (vooluvõtturi asend)
3.3.5	Neutraalsete lõikude asukoht
3.3.6	Langetatud vooluvõtturitega läbitavate alade asukohad
3.3.7	Regeneratiivpidurduse tingimused
3.3.8	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta
3.4	**Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem**
3.4.1	Üheaegselt nõutav rohkem kui üks süsteem
3.4.2	Eritingimused erinevate B-klassi rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheliseks ümberlülitamiseks
3.4.3	ERTMS-/ETCS- ja B-klassi süsteemide vahelise ümberlülitamise tehnilised eritingimused
3.4.4	Eri raadiosüsteemide vahelise ümberlülitamise erijuhised (asukoht)
3.4.5	Pöörisvoolpidurite lubatavus
3.4.6	Magnetpidurite lubatavus
3.5	**Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteem**
3.5.1	Töökeel

E liide

Keeleoskuse ja teabevahetuse tase

Suulise keeleoskuse võib jagada viieks tasemeks:

Tase	Kirjeldus
5	— oskus kohandada rääkimisviisi vestluskaaslase järgi — oskus esitada arvamust — oskus pidada läbirääkimisi — 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 pidada lihtsat vestlust
2	— oskus toime tulla lihtsate praktiliste olukordadega — oskus esitada küsimusi — oskus küsimustele vastata
1	— oskus rääkida päheõpitud lausetega

F liide

Rongi saatmiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. **Üldnõuded**

a) Käesolev liide, mida tuleb lugeda koostoimes punktidega 4.6 ja 4.7, sisaldab nende elementide loendit, mida peetakse vajalikuks ülesannete puhul, mis on seotud rongi saatmisega võrgus.

b) Väljend „kutsekvalifikatsioon“ tähistab käesolevas määruses neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

c) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetavate ülesannete ja ülesandeid täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetusest, ametinimetusest või ametiastmest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.

2. **Ametialased teadmised**

Mis tahes volituste saamiseks on vaja sooritada algne eksam ning täita punktis 4.6 kirjeldatud kestva hindamise ja koolituse nõuded.

2.1. *Ametialased põhiteadmised*

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesannetega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

c) Reisijate või veose ning raudteel ja selle ümbruses viibivate inimeste ohutusega seotud üldtingimused.

d) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.

e) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

f) Isiklik ohutus, sealhulgas rööbasteel rongist lahkudes.

2.2. *Ülesannetega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine*

a) Käitamisprotseduurid ja ohutusnõuded.

b) Juhtkäskude ja signaalimise süsteemi asjakohased aspektid.

c) Ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.3. *Veeremialased teadmised*

a) Reisivagunites olevad seadmed.

b) Vajalikud teadmised ohutuse seisukohalt vajalikest ülesannetest, mis seonduvad veeremi protseduuride ja liidestega.

2.4. *Marsruudi tundmine*

a) Asjaomased käitamisprotseduurid (nt rongi lähetamise meetodid) konkreetsetes kohtades (jaamaseadmed, signaalseadmed jne).

b) Jaamad, kus reisijad võivad rongilt maha minna või rongi peale tulla.

c) Liinide marsruudile iseloomulikud kohalikud käitamise ja hädaolukorraga seotud protseduurid.

2.5. *Reisijate ohutust käsitlevad teadmised*

Reisijate ohutust käsitlev koolitus hõlmab vähemalt järgmist.

a) Reisijate ohutuse tagamise põhimõtted:

— piiratud liikumisvõimega reisijate toetamine;

— ohtude kindlaksmääramine;

— inimestega seotud õnnetusjuhtumite puhul kohaldatavad toimingud;

— tulekahju ja/või suits;

— reisijate evakueerimine.

b) Teabeedastuse põhimõtted:

— määrata kindlaks, kellega tuleb ühendust võtta, ning mõista sidepidamismeetodeid, eelkõige meetodeid, mida kasutatakse side pidamiseks signalistiga evakueerimise korral;

— teha kindlaks teabeedastuse põhjused/olukorrad ja selle algatamise taotlused;

— reisijate teavitamiseks kasutatavad teabeedastusmeetodid;

— halvenenud ja hädaolukorras kasutatavad teabeedastusmeetodid.

c) Käitumisoskused:

— olukorrateadlikkus;

— kohusetunne;

— teabevahetus;

— otsuste tegemise ja tegutsemise oskus.

3. **Teadmiste rakendamise oskus**

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, peavad töötajad olema täielikult teadlikud järgmisest:

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine.

Eelkõige on olulised järgmised valdkonnad:

a) väljumiseelsed kontrollid, sealhulgas vajaduse korral pidurikatsetused ja uste nõuetekohase sulgumise kontroll;

b) väljumiseelsed protseduurid;

c) halvenenud käitamistingimused;

d) reisijateruumides potentsiaalsete vigade hindamine ja reageerimine vastavalt eeskirjadele ja protseduuridele;

e) eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või vedurijuhi abistamiseks vajalikud kaitse- ja hoiatusmeetmed;

f) taristuettevõtja töötajatega suhtlemine vedurijuhi abistamise korral;

g) kõikidest rongi käitamise, taristu seisundiga jms seotud ebaharilikest olukordadest teatamine. Vajaduse korral tuleb teated esitada kirjalikult raudteeveo-ettevõtja valitud keeles.

G liide

Rongide ettevalmistamiseks vajaliku kutsekvalifikatsiooni miinimumnõuded

1. **Üldnõuded**

a) Käesolev liide, mida tuleb lugeda koostoimes punktiga 4.6, sisaldab nende elementide loendit, mida peetakse vajalikuks rongi ettevalmistamiseks võrgus.

b) Väljend „kutsekvalifikatsioon“ tähistab käesolevas määruses neid elemente, mida peetakse vajalikuks, et tagada töötajate koolitatus ning võime mõista ja täita oma ülesandeid.

c) Eeskirju ja protseduure kohaldatakse täidetava ülesande ning ülesannet täitva isiku suhtes. Ülesandeid võib täita iga selleks volitatud kvalifitseeritud isik, olenemata nimetusest, ametinimetusest või ametiastmest, mida kasutatakse eeskirjades või protseduurides või mida kasutab konkreetne äriühing.

2. **Ametialased teadmised**

Mis tahes volituste saamiseks on vaja sooritada algne eksam ning täita punktis 4.6 kirjeldatud kestva hindamise ja koolituse nõuded.

2.1. *Ametialased põhiteadmised*

a) Organisatsiooni ohutusjuhtimissüsteemi põhimõtted, mis on seotud ülesandega.

b) Toimingutega seotud oluliste isikute roll ja vastutus.

c) Reisijate ja/või veoste, sealhulgas ohtlike kaupade ja eriveoste ohutusega seotud üldtingimused.

d) Ohtude äratundmine, eelkõige seoses raudtee kasutamise ja elektritoitega.

e) Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused.

f) Raudteesüsteemi turvalisuse põhialused.

g) Isiklik ohutus rööbasteel või selle läheduses viibides.

h) Sidepidamise põhimõtted ja ametlike teadete saatmise protseduur, sealhulgas sideseadmete kasutamine.

2.2. *Ülesandega seotud käitamisprotseduuride ja ohutussüsteemide tundmine*

a) Rongide käitamine normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades.

b) Käitamisprotsessid konkreetsetes kohtades (signaalimine, jaama/depoo/sorteerimisjaama seadmed) ja ohutuseeskirjad.

c) Kohalik käitamiskord.

2.3. *Rongiseadmete tundmine*

a) Vaguni- ja veduriseadmete funktsioon ja kasutamine.

b) Tehnoülevaatuse vajaduse väljaselgitamine ja ülevaatuse korraldamine.

c) Vajalikud teadmised ohutuse seisukohalt vajalikest ülesannetest, mis seonduvad veeremi protseduuride ja liidestega.

3. **Teadmiste rakendamise oskus**

Et osata rakendada kõnealuseid teadmisi normaalsetes, halvenenud ja hädaolukordades, peavad töötajad olema täielikult teadlikud järgmisest:

— eeskirjade ja protseduuride rakendamise meetodid ja põhimõtted;

— raudteeäärsete seadmete ja veeremi ning võimalike eriotstarbeliste ohutusseadmete kasutamine.

eelkõige:

a) rongi koosseisu eeskirjade, pidurdusnormide, laadimiseeskirjade jne rakendamine, et tagada rongi töökorras olek;

b) veeremil olevate märgistuse ja siltide mõistmine;

c) rongi andmete kindlaksmääramine ja kättesaadavaks tegemine;

d) rongimeeskonnaga suhtlemine;

e) rongiliikluse juhtimise eest vastutavate töötajatega suhtlemine;

f) halvenenud käitamistingimused, eriti juhul, kui need mõjutavad rongide ettevalmistamist;

g) eeskirjade ja protseduuridega ette nähtud või konkreetses kohas kohalike protseduuridega ette nähtud kaitse- ja hoiatusmeetmed;

h) meetmed, mis tuleb võtta ohtlike kaupade veoga seotud vahejuhtumite korral (vastavalt vajadusele).

H liide

Euroopa raudteeveeremi number ja seonduv tähtmärgistus veeremi kerel

1. EUROOPA RAUDTEEVEEREMI NUMBRIT KÄSITLEVAD ÜLDSÄTTED

Euroopa raudteeveeremi number (EVN) määratakse kooskõlas komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa 6. liitega ([1]).

ENVi muudetakse kooskõlas rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa punktiga 3.2.2.8.

ENVi võib muuta valdaja taotluse korral kooskõlas rakendusotsuse (EL) 2018/1614 II lisa punktiga 3.2.2.9.

2. VÄLISMÄRGISTUSE ÜLDINE KORD

Märgistuse pealekandmiseks kasutatavad suurtähed ja numbrid peavad olema vähemalt 80 mm kõrgused, kirjavahetuse kvaliteediga Sans Serifi kirjatüübis. Väiksemat kõrgust võib kasutada üksnes juhul, kui märgistust ei ole võimalik paigutada mujale kui alusvankri äärtele.

Märgistus ei tohi paikneda kõrgemal kui kaks meetrit rööpa pealispinnast.

Valdaja võib Euroopa raudteeveeremi numbrist suuremate tähtedega lisada ka omapoolse tööks vajaliku numbermärgistuse (mis koosneb üldjuhul seerianumbrist ja sellele lisatud tähtkoodist). Numbermärgistuse asukoha valib valdaja; Euroopa raudteeveeremi numbrit peab aga olema võimalik kergelt eristada valdaja numbermärgistusest.

3. VAGUNID

Märgistus kantakse vagunikeredele järgmiselt:

23. TEN	31. TEN	33. TEN
80 D-RFC	80 D-DB	84 NL-ACTS
7369 553–4	0691 235–2	4796 100–8
Zcs	Tanoos	Slpss

Kus näidetes:

D ja NL tähistavad veeremiüksuse registreerinud liikmesriiki, nagu on esitatud otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 4. osas.

RFC, DB ja ACTS on veeremiüksuse valdaja tähised, nagu on esitatud otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 1. osas.

Vagunitele, mille kerel ei ole selliseks paigutuseks piisavalt ruumi, eelkõige platvormvagunitele, paigutatakse märgistus järgmiselt:

01.87	3320 644–7	
TEN	F-SNCF	Ks

Kui vagunile kantakse üks või mitu riigisisese tähendusega märgistustähte, peavad need järgnema rahvusvahelisele tähtmärgistusele ja olema sellest sidekriipsuga eraldatud järgmiselt:

01.87	3320 644–7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. RÖÖBASBUSSID JA REISIVAGUNID

Number kantakse veeremiüksuse mõlemale küljele järgmiselt:

F-SNCF	61 87 20 - 72 021 – 7
	B^{10} tu

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

Veeremi registreerimisriigi tähis ja tehniliste omaduste tähis trükitakse vahetult kaheteistkümnekohalise veereminumbri ette, taha või alla.

Juhikabiiniga rööbasbusside korral peab Euroopa raudteeveeremi number olema kirjas ka kabiini sees.

5. VEDURID, VEDUKID JA ERIVEEREM

Euroopa raudteeveeremi number peab olema kantud vedava raudteeveeremi mõlemale küljele järgmiselt:

92 10 1108 062–6

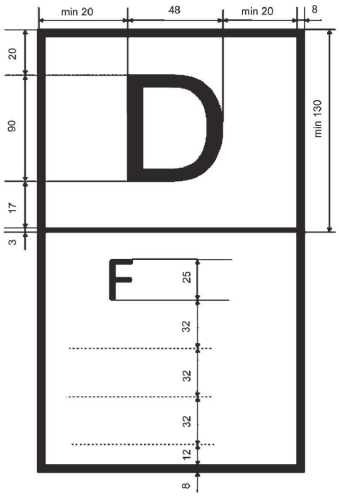
Euroopa raudteeveeremi number peab olema kirjas ka vedava raudteeveeremi igas kabiinis.

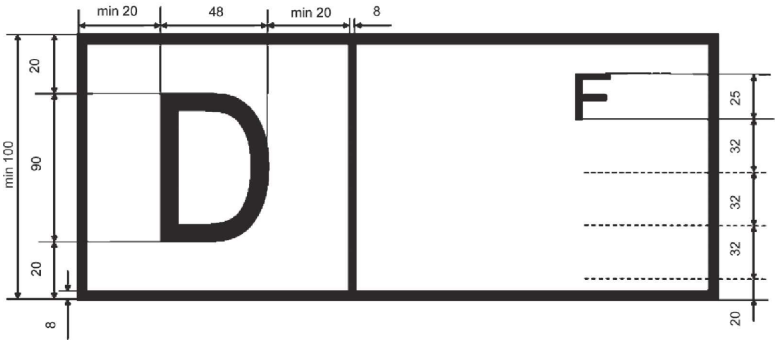
6. KOOSTALITLUSVÕIME TÄHTMÄRGISTUS

„TEN“ – veerem, millele on antud luba, mis kehtib kasutusalal, mis hõlmab kõiki liikmesriike.

„PPV/PPW“ – veerem, mis vastab PPV/PPW või PGW lepingule (OSJD riikides). (originaal: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Veeremiüksused, mille luba kehtib kasutusalal, mis ei hõlma kõiki liikmesriike, vajavad märgistust, mis näitab, millised liikmesriigid on osa veeremi kasutusalast. Märgistus tuleb esitada järgmistest joonistest ühe alusel, kus D tähistab esimese loa andnud liikmesriiki (antud näites Saksamaa) ja F tähistab teise loa andnud riiki (antud näites Prantsusmaa). Liikmesriigid kodeeritakse vastavalt otsuse (EL) 2018/1614 6. liite 4. osale.





I liide

Loetelu valdkondadest, kus riiklikke eeskirju võidakse jätkuvalt kohaldada vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 8

1. RIIKLIKE EESKIRJADE VALDKONNAD

Manööverdamine

Signaalimise eeskirjad

Riikliku signaalimissüsteemi kasutamise eeskirjad

Maksimumkiirus halvenenud tingimustes, sealhulgas nägemise järgi sõitmine

Käitamisel tuleb olla ettevaatlik

Kohalik käitamiseeskiri

Lisateavet eeldavate konkreetsete kohalike tingimustega seotud eeskiri – kasutamine piirdub nõuetega, mida käesolev määrus ei hõlma.

Käitamine tööde ajal

Katserongi ohutu käitamine

Rongi nähtavus — esiosa (vt punkt 4.2.2.1.2)

Olemasolevad KTK-le mittevastavad veeremiüksused

Hädaolukorras tegutsemine ja hädaolukorrale reageerimine (vt punkt 4.2.3.7)

Kohalike/riiklike ametiasutuste ja hädaabiteenistuste roll

Teatamine vahejuhtumist või õnnetusest: riiklikud juhised ametiasutustele teatamise korra kohta

Ohutusalase teabevahetuse terminoloogia (vt C liide)

Riiklikud käitamisjuhised

Direktiivi 2007/59/EÜ (rongijuhtide direktiiv) ülevõtvate siseriiklike õigusaktide nõuded marsruuditeadmiste valdkonnas

2. AVATUD PUNKTIDE LOETELU

Erakorraline transport

Ajakava (vt punkt 4.2.1.2.3)

Lisateave

Jälgimisandmete salvestamine väljaspool rongi (vt 4.2.3.5.1)

Lisateave

Jälgimisandmete salvestamine rongis (vt 4.2.3.5.2)

Lisateave

Ametialane pädevus (vt punkt 4.6)

— Muud ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajad kui vedurijuhid;

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi saatmisega, välja arvatud vedurijuht.

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi piiriületuseelse ettevalmistusega, ning töötavad väljaspool taristuettevõtja raudteevõrgustiku teadaandes „piirialadena“ määratletud kohti ja kes kuuluvad tema ohutusloa alla.

töötervishoiu ja tööohutuse tingimused (vt punkt 4.7).

— Muud ohutuse seisukohalt oluliste ülesannetega töötajad kui vedurijuhid;

— Lisateave töötajatele, kes täidavad ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid, mis on seotud rongi saatmisega, välja arvatud vedurijuht.

— Alkoholi piirmäärad (vt punkt 4.7.1).

Ühised käitamispõhimõtted ja -eeskirjad (vt punkt 4.4 ja B liide)

— Liivatamine – automaatne liivatamisseade ja aruanne juhul, kui liivatamisseadet kasutatakse

— Raudteeületuskoha rike – lisateave

Ohutusalase teabevahetuse terminoloogia (vt C liide)

Lisaterminid

Käitamine pikkades tunnelites (vt 4.3.5)

Lisateave

J liide

Sõnastik

Sõnastiku mõisted on esitatud tähenduses, milles neid kasutatakse käesolevas määruses.

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse mõisteid, mis on esitatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 2 ning vedurite KTK ja reisijateveoveeremi KTK punktis 2.2.

Mõiste	Määratlus
Õnnetusjuhtum	Määratletud direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 3.
Rongide liikumislubade andmine	Rongide liikumise võimaldamine seadmete käitamisega signaalimiskeskustes, elektrivarustuse juhtkeskustes ja liiklusjuhtimiskeskustes. See ei hõlma raudteeveo-ettevõtja töötajaid, kes vastutavad rongimeeskonna, veeremi ja muude ressursside haldamise eest.
Pädevus	Täidetava ülesande ohutuks ja usaldusväärseks täitmiseks vajalik kvalifikatsioon ja kogemused. Kogemusi võib omandada koolituse käigus.
Ohtlikud kaubad	Hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta ([1]).
Halvenenud käitamistingimused	Ootamatu sündmuse põhjustatud olukord, mis takistab normaalset rongiliiklust.
Lähetamine	Vt rongi lähetamine.
Vedurijuht	Määratletud direktiivi 2007/59/EÜ artiklis 3.
Hädakutsung	Kutsung, mis hoiatab ohtliku olukorra puhul kõiki ronge/manöövrite tegijaid kindlaksmääratud piirkonnas.
Liikumisloa lõpust möödumine ilma loata	Liikumisloa lõpust möödasõit ilma loata on olukord, mille puhul rong sõidab liikumisloa lõpust kaugemale järgmistel juhtudel: — raudteeäärne ohusignaal või peatumiskorraldus, kui ATP ei tööta; — ATPga ettenähtud liikumisloa lõpp; — eeskirjade kohaselt suuliselt või kirjalikult teatatud punkt; — peatumistähised; — käemärguanded. See hõlmab ETCSis kirjeldatud liikumislube ja juhistega/signaalidega hõlmatud liikumislube. See ei hõlma mingil juhul vedukita veeremiüksust või järelevalveta veeremiüksust.
Euroopa juhised	Ühtlustatud käitamisjuhised, mis annavad rongijuhtidele üle kogu Euroopa Liidu sarnast teavet, et nad saaksid sarnases olukorras reageerida ühetaoliselt.
Evakuatsioon	Rongi evakueerimine tähendab olukorda, kus kõigil reisijatel kästakse rongist lahkuda ja minna rongipersonali järelevalve all olevasse kohta taristul. Rongipersonal, kes on signalisti või muude taristuettevõtja vastutavate töötajatega kokku leppinud, et see on ohutu.

Mõiste	Määratlus
Erakorraline transport	Veeremiüksus ja/või veos, mis selle konstruktsiooni, mõõtmete või kaalu tõttu ei vasta marsruudi parameetritele ja mille tarvis on liikumiseks vaja eriluba või rakendada sõidu või selle osa kestel vedamise eritingimusi.
Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	Käesolevas määruses viidatakse sellega üksnes meditsiinilisele ja psühholoogilisele sobivusele, mida on vaja allsüsteemi teatavate osade käitamiseks.
Ülekuumenenud teljepuks	Teljepuks ja laager, mille temperatuur on ületanud maksimaalse ettenähtud töötemperatuuri.
Intsident	Määratletud direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 3.
Rongi pikkus	Kõikide veeremiüksuste (kaasa arvatud vedur(id)) kogupikkus puhvritest mõõdetuna.
Ümbersõit	Peamise raudteega ühendatud rööbastee, mida kasutatakse möödumiseks, ületamiseks ja seisuteele paigutamiseks.
Riiklikud juhised	Riigi tasandil või taristuettevõtja poolt kindlaks määratud juhised, mis hõlmavad B-klassi süsteemiga seotud olukordi või üleminekut A-klassi süsteemidelt B-klassi süsteemidele.
Töökeel	Keel või keeled, mida taristuettevõtja kasutab oma igapäevatöös ja mis on tehtud teatavaks tema raudteevõrgustiku teadaandes ning mida kasutatakse ohutusteadete vahetamiseks taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja töötajate vahel.
Käitamisjuhised	Signalisti ja vedurijuhi vahel vahetatav ametlik teave, et tagada/jätkata eriolukordades raudteevedusid. Käitamisjuhised on olemas nii riiklikul kui ka Euroopa tasandil.
Reisija	Rongiga sõitev isik (välja arvatud töötaja, kes täidab rongis konkreetseid ülesandeid) ja enne või pärast rongisõitu raudtee maa-alal viibiv isik.
Toimivuskontroll	Rongiliikluse ja taristu toimivuse süsteemne jälgimine ja salvestamine, et parandada mõlema toimivust.
Kvalifikatsioon	Füüsiline ja psühholoogiline sobivus ülesande täitmiseks koos vajalike teadmistega.
Reaalaeg	Võime vahetada või töödelda rongisõidu ajal toimuvate kindlaksmääratud toimingutega (näiteks jaama saabumine, jaamast läbisõit või jaamast väljumine) seotud andmeid nende toimingute ajal.
Meldepunkt	Rongi graafikus olev punkt, kus tuleb teatada saabumis-, väljumis- või läbisõiduaeg.
Marsruut	Konkreetne liinilõik või -lõigud.
Ohutuse seisukohalt oluline ülesanne	Töötajate ülesanne rongi liikumise juhtimisel või mõjutamisel, mis võib mõjutada raudteeohutust.
Sõiduplaanijärgne peatus	Kaubanduslikul või käitamisest tuleneval põhjusel kavandatud peatus.
Manöövritee	– rakenduspunktis asuv mis tahes rööbastee, mida rongiliikluseks ei kasutata.
Signalist	Rongide marsruutide kindlaksmääramise/manöövrite eest vastutav ja vedurijuhtidele juhiseid andev töötaja.
Töötajad	Raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja töötajad või tööettevõtjad, kes täidavad käesolevas määruses täpsustatud ülesandeid.

Mõiste	Määratlus
Stoppsignaal	Mis tahes signaal, mis ei luba juhil signaalist mööduda.
Peatumispunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, kus rongile on ette nähtud peatus, et täita konkreetseid ülesandeid, näiteks võimaldada reisijatel peale ja maha minna.
Sõiduplaan	Dokument või süsteem, mis sisaldab üksikasjalikke andmeid rongi ettenähtud sõidugraafiku kohta konkreetsel marsruudil.
Ajapunkt	Rongi sõidugraafikus kindlaks määratud koht, millele on ette nähtud konkreetne kellaaeg. Tegemist võib olla saabumisaja, väljumisaja või juhul, kui rongile ei ole ette nähtud antud punktis peatuda, läbisõiduajaga.
Veduk	Jõumasinaga veeremiüksus, mis suudab ise liikuda ja liigutada külge haagitud veeremit.
Rong	Rong on üks või mitu veduki(te)ga veeremiüksust, mille külge võib olla haagitud raudteeveerem, millel on rongi andmed ja mis sõidab (sõidavad) kahe või enama kindlaksmääratud punkti vahel.
Rongi lähetamine	Vedurijuhi märguanne, et kõik jaama- või depootoimingud on lõpule viidud ja vastutavad töötajad on rongile andnud liikumisloa.
Rongimeeskond	Rongis olevad töötajad, kellel on kutsetunnistus ja kelle raudteeveo-ettevõtja on määranud täitma rongis konkreetseid ohutusega seotud ülesandeid (näiteks vedurijuht või valvur).
Rongi ettevalmistamine	Rongi kasutuskõlblikkuse, seadmete toimivuse kontroll ning selle tagamine, et rongi koosseis vastab ettenähtud marsruudi omadustele. Rongi ettevalmistamine hõlmab ka enne rongi kasutuselevõttu tehtavaid tehnilisi kontrolle.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

Lühend	Selgitus
AC	Vahelduvvool (*alternating current*)
ATP	Automaatne rongiturvangusüsteem (*Automatic Train Protection*)
CCS	Juhtkäsud ja signaalimine (*Control-Command and Signalling*)
CEN	Euroopa Standardikomitee (*Comité Européen de Normalisation*)
COTIF	Rahvusvaheliste raudteevedude konventsioon (*Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires*)
dB	Detsibellid
DC	Alalisvool (*Direct Current*)
DMI	Vedurijuhi-masina liides (*Driver Machine Interface*)
EÜ	Euroopa Ühendus
EKG	Elektrokardiogramm
EIRENE	Euroopa integreeritud raudteeraadio laiendatud võrk (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*)
EN	Euroopa standard

Lühend	Selgitus
ENE	Energiavarustus (*Energy*)
ERA	Euroopa Liidu Raudteeamet (*European Union Agency for Railways*)
ERATV	Lubatud sõidukitüüpide Euroopa register (*European Register of Authorised Types of Vehicles*)
ERTMS	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (*European Rail Traffic Management System*)
ETCS	Euroopa rongijuhtimissüsteem (*European Train Control System*)
EL	Euroopa Liit
FRS	Funktsionaalnõude kirjeldus (*Functional Requirement Specification*)
GSM-R	Globaalne mobiilsidesüsteem – raudtee (*Global System for Mobile Communications - Rail*)
IM	Taristuettevõtja (*Infrastructure Manager*)
INF	Taristu (*Infrastructure*)
OPE	Käitamine ja liikluskorraldus (*Operation and Traffic Management*)
OSJD	Raudteede Koostööorganisatsioon (Organisation for Co-operation between Railways)
PPV/PPW	Venekeelne lühend sõnadest *Pravila Polzowanija Wagonami v mezhdunarodnom soobshenii* (raudteeveeremi rahvusvahelises liikluses kasutamise eeskirjad)
RINF	Taristuregister (*Register of Infrastructure*)
RST	Veerem (*Rolling Stock*)
RU	Raudteeveo-ettevõtja (*Railway Undertaking*)
SMS	Ohutusjuhtimissüsteem (*Safety Management System*)
SPAD	Signaalist möödasõit ohuolukorras (*Signal Passed at Danger*)
SRS	Süsteeminõude kirjeldus (*System Requirement Specification*)
TAF	Kaubaveo telemaatikarakendused (*Telematic Applications for Freight*)
TEN	Üleeuroopaline võrk (*Trans-European Network*)
TPS	Rongiturvangusüsteem (*Train Protection System*)
KTK	Koostalitluse tehniline kirjeldus (*Technical Specification for Interoperability*)
UIC	Rahvusvaheline Raudteeliit (*Union Internationale des Chemins de fer*)
Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.

Lühend	Selgitus
Juhtkäskude ja signaalimise KTK	Komisjoni 27. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/919 Euroopa Liidu raudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta.
Müra KTK	Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL.
Vagunite KTK	Komisjoni 13. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ.
Piiratud liikumisvõimega isikute KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis.
Energiavarustuse KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1301/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust.
Taristu KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.
Raudteetunnelite ohutuse KTK	Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1303/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust „Raudteetunnelite ohutus“.

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/774,

16. mai 2019,

millega muudetakse määrust (EL) nr 1304/2014 seoses allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohaldamisega olemasolevate kaubavagunite suhtes

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/49/EÜ ([2]) (keskkonnamüra direktiiv) annab aluse muu hulgas raudteeveeremi tekitatud müra käsitlevate ühenduse meetmete arendamiseks ja kehtivate meetmete täiendamiseks.

(2) Keskkonnamüra ja eelkõige raudteemüra kujutab endiselt tõsist ohtu inimeste tervisele, nagu selgus keskkonnamüra direktiivi hindamisest ([3]) ja keskkonnamüra direktiivi rakendamise aruandest ([4]).

(3) Kuigi keskkonnamüra direktiivi kohaldatakse üldiselt raudteeliinide suhtes, kus sõidab rohkem kui 30 000 rongi (nii kauba- kui ka reisirongid), on väiksema liikluskoormusega raudteeliinide käsitluse arendamisel vaja arvesse võtta liine, kus toimub öisel ajal märkimisväärne raudteekaubavedu.

(4) On oht, et liiga tugeva raudteemüra tõttu võivad liikmesriigid võtta ühepoolseid kooskõlastamata meetmeid. Sellised meetmed võivad mõjutada negatiivselt Euroopa riikide majandust ja tuua kaasa „tagurpidise“ ülemineku raudteevedudelt maanteevedudele. Lisaks võivad sellised meetmed kahjustada liidu raudteesüsteemi koostalitlust. Kuna suurem osa liidu raudteeveost on rahvusvaheline, on vaja leida probleemile lahendus Euroopa tasandil.

(5) Komisjoni määruses (EL) nr 1304/2014 ([5]) sätestatud liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse (edaspidi „müra KTK“) kohaldamine olemasolevate vagunite suhtes peaks seega märkimisväärselt vähendama maksimaalseid müratasemeid. Üks kõige tõhusamaid viise raudteemüra vähendamiseks on olemasolevate kaubavagunite moderniseerimine komposiitmaterjalist piduriklotside paigaldamisega. See tehniline lahendus vähendab raudteemüra kuni 10 dB, mis inimese jaoks tähendab kuuldava müra vähenemist 50 %.

(6) 22. septembril 2017 palus komisjon Euroopa Liidu Raudteeametil (edaspidi „amet“) esitada vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 lõikele 2 soovituse müra KTK läbivaatamiseks eesmärgiga täpsustada müra KTK kohaldamine olemasolevate kaubavagunite suhtes väiksema liikluskoormusega raudteeliinide strateegia raames ja viia müra KTK kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797.

(7) Raudteekaubaveoga kaasneva müra probleemiga tuleks võidelda seal, kus see on tõsiselt häiriv ja ohustab tervist. Sel põhjusel ja kuna öösel liikuvad kaubarongid on eriti häirivad, tuleks raudteekaubaveo öisele tihedusele viidates sõnastada väiksema liikluskoormusega raudteeliini mõiste.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).

([3]) Komisjoni talituste töödokument direktiivi 2002/49/EÜ (mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega) hindamise kohta õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames (SWD(2016) 454 final).

([4]) Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule keskkonnamüra direktiivi rakendamise kohta kooskõlas direktiivi 2002/49/EÜ artikliga 11 (COM(2017) 151 final).

([5]) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

(8) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise kuupäeva kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta mitmeid näitajaid, sealhulgas moderniseerimise edenemist eri liikmesriikides, kaubaveorongide uuendamise määra, kaubavagunite hooldamise tsüklit, komposiitmaterjalist piduriklotside tootjate tootmisvõimsust ja töökodade olemasolu. Samuti tuleks kõnealune kuupäev viia kooskõlla liiklusgraafiku korduva muutmisega vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL ([6]) VII lisale.

(9) Kuna liiklustihedus võib kõikuda, tuleks väiksema liikluskoormusega raudteeliinide nimekirja regulaarselt ajakohastada, et võtta selliseid muutusi arvesse ja samas tagada mitmeks aastaks stabiilne raamistik. Seepärast oleks asjakohane, et liikmesriigid ajakohastavad väiksema liikluskoormusega raudteeliinide nimekirja pärast 8. detsembrit 2024 vähemalt iga viie aasta järel. Lisaks peaks komisjon enne esimest ajakohastamist hindama moderniseerimise edenemist ja väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise mõju raudtee-kaubaveosektorile.

(10) Võttes arvesse mõne sidusrühma tõstatatud probleeme seoses komposiitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamisega põhjamaistes talvetingimustes, peaks komisjon ameti abil jätkama probleemide ja võimalike lahenduste analüüsimist. Komisjon peaks 2020. aasta juuniks hindama, kas käesolevat KTKd on vaja muuta, võimaluse korral erandina, mis võimaldab jätkata piiratud arvu malmist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel, et säilitada mõjutatud põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduv ja nendest lähtuv piiriülene raudteekaubavedu. Rootsi ametiasutuste hinnangul ei ole sellisel veol kasutatavate vagunite koguarv suurem kui 17 500.

(11) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamine peaks täiendama muid liidu tasandi meetmeid, mille eesmärk on vähendada raudteekaubaveoga kaasnevat müra, sealhulgas moderniseerimise rahastamine Euroopa ühendamise rahastust, ([7]) Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest ([8]) ja raudteele juurdepääsu ühtlustatud tasude süsteemidest ([9]) ning uute tehniliste lahenduste väljatöötamine algatuse Shift2Rail ([10]) raames.

(12) Selleks et tagada väiksema liikluskoormusega raudteeliinide tõhus rakendamine, peaksid asjaomased liikmesriikide pädevad asutused tegema tihedat koostööd.

(13) Kuna muudatused mõjutavad otseselt raudteesektori töötajate sotsiaalset keskkonda ja raudtee-kaubaveokliente, on sotsiaalpartnerite ja raudtee-kaubaveoklientidega konsulteeritud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([11]) artiklitele 6 ja 7.

(14) Amet korraldas käesoleva KTK läbivaatamise raames direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5 kohase mõjuhindamise.

(15) 29. mail 2018 esitas amet soovituse müra KTK muudatuste kohta seoses selle sätete kohaldamisega olemasolevate vagunite suhtes.

(16) Lisaks esitas amet 29. novembril 2018 soovituse müra KTK muutmise kohta, et viia käesolev määrus kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797.

(17) Komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 ([12]) kohaselt tuleks täpsustada, kas vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, tuleb uuesti teatada, ja kas tuleks kohaldada lihtsustatud teatamisprotsessi. Käesoleva määrusega tehakse üksnes mõningaid muudatusi ja vastavushindamisasutustest, kellest on KTK eelmise versiooni alusel juba teatatud, ei tuleks uuesti teatada.

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

([8]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1300/2013, mis käsitleb Ühtekuuluvusfondi ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 1084/2006 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 281), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1301/2013, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja majanduskasvu ja tööhõivesse investeerimise eesmärgiga seonduvaid erisätteid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1080/2006 (ELT L 347, 20.12.2013, lk 289).

([9]) Komisjoni 13. märtsi 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/429, millega kehtestatakse müraga seotud kulude puhul kasutustasude määramise kord (ELT L 70, 14.3.2015, lk 36).

([10]) Nõukogu 16. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 642/2014, millega luuakse ühisettevõte Shift2Rail (ELT L 177, 17.6.2014, lk 9).

([11]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

([12]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).

(18) Käesoleva määrusega muudetakse müra KTKd, et saavutada liidu raudteesüsteemis senisest suurem koostalitlus, parandada ja arendada rahvusvahelist raudteetransporti, aidata kaasa siseturu järkjärgulisele rajamisele ja täiendada müra KTKd, et hõlmata olulisi nõudeid. See võimaldab saavutada eesmärgid ning täita olulised nõuded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/57/EÜ ([13]) ja direktiivis (EL) 2016/797. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada otseselt kõikides liikmesriikides, sealhulgas nendes liikmesriikides, kes on teatanud ametile ja komisjonile direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt, et nad on pikendanud ülevõtmisperioodi ja seega jätkavad direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamist hiljemalt kuni 15. juunini 2020. Teatatud asutustel, kes tegutsevad direktiivi 2008/57/EÜ alusel liikmesriikides, kes on pikendanud ülevõtmisperioodi, peaks olema võimalik väljastada EÜ vastavustõendamise sertifikaati vastavalt käesolevale määrusele seni, kuni kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ liikmesriigis, kus on nende asukoht.

(19) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 1304/2014 muuta, et viia käesolev määrus kooskõlla direktiiviga (EL) 2016/797 ja kohaldada seda väiksema liikluskoormusega raudteeliinide strateegia raames olemasolevate kaubavagunite suhtes ning näha ette menetlus komposiitmaterjalist piduriklotside akustiliste omaduste hindamiseks. See menetlus peaks käesoleva muudatuse kohaselt olema avatud punkt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 6 tähenduses.

(20) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1304/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.3.2 loetletud erijuhtude korral tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.3.2 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.3.2 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

2) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

3) Lisatakse artiklid 5a, 5b, 5c, 5d ja 5e:

„*Artikkel 5a*

Alates 8. detsembrist 2024 ei kasutata väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel määruse (EL) nr 321/2013 kohaldamisalasse kuuluvaid vaguneid, mis ei ole hõlmatud käesoleva määruse lisa punktiga 7.2.2.2.

Artikkel 5b

„Väiksema liikluskoormusega raudteeliin“ on raudteetaristu osa, mille minimaalne pikkus on 20 km ja mida iga päev öisel ajal läbivate kaubarongide keskmine arv – nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/49/EÜ (*) riiklikku õigusesse ülevõtvates õigusaktides – on suurem kui 12. Keskmine arv arvutatakse 2015.,

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

2016. ja 2017. aasta raudteekaubaveo alusel. Kui raudteekaubaveo puhul kaldutakse erandlikel asjaoludel konkreetsel aastal nimetatud keskmisest arvust kõrvale rohkem kui 25 %, võib asjaomane liikmesriik arvutada keskmise arvu ülejäänud kahe aasta alusel.

Artikkel 5c

1. Liikmesriigid määravad väiksema liikluskoormusega raudteeliinid kindlaks vastavalt artiklile 5b ja lisa D liite punktis D.1 esitatud menetlusele. Nad esitavad agentuurile väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu hiljemalt kuus kuud pärast käesoleva määruse avaldamise kuupäeva. Agentuur avaldab need loetelud oma veebisaidil.

2. Liikmesriigid ajakohastavad väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu pärast 8. detsembrit 2024 vähemalt iga viie aasta järel, järgides lisa D liite punktis D.2 esitatud menetlust.

Artikkel 5d

31. detsembriks 2028 hindab komisjon väiksema liikluskoormusega raudteeliinide rakendamist, eelkõige seoses vagunite moderniseerimise edenemisega ning väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kehtestamise mõjuga elanikkonna üldisele müraga kokkupuutele ja raudtee-kaubaveosektori konkurentsivõimele.

Artikkel 5e

Komisjon esitab 30. juuniks 2020 aruande, milles käsitletakse komposiitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vagunite kasutamist põhjamaistes talvetingimustes, võttes aluseks agentuuri, riiklike ohutusasutuste ja raudtee-ettevõtjate kogutud tõendeid. Eelkõige peab see aruanne sisaldama hinnangut selliste vagunite ohutuse ja pidurdustõhususe kohta ning põhjamaistes talvetingimustes kohaldatavaid olemasolevaid või võimalikke käitamis- ja tehnilisi meetmeid. See aruanne avalikustatakse.

Kui aruandes esitatakse tõendid selle kohta, et selliste vagunite kasutamine põhjamaistes talvetingimustes tekitab ohutusprobleeme, mida ei saa lahendada käitamis- ja tehniliste meetmete abil, ilma et see avaldaks tõsist negatiivset mõju raudteekaubaveole, teeb komisjon ettepaneku käesoleva KTK muutmiseks, et kõnealuseid probleeme lahendada, säilitades mõjutatud põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduva ja nendest lähtuva piiriülese raudteekaubaveo. Eelkõige võib ettepanek vajaduse korral sisaldada erandit, millega lubatakse jätkuvalt käitada kogu liidus väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel piiratud arvu vaguneid, mida kasutatakse sageli sellises piiriüleses kaubaveos, ja käitamispiiranguid, millega piiratakse selliste vagunite kasutamise mõju väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel, mis on kooskõlas eesmärgiga säilitada eespool nimetatud piirülene kaubavedu.

Kui toimub eelmises lõigus osutatud läbivaatamine, annab komisjon selle järel igal aastal aru edusammudest, mida on tehtud tehniliste ja käitamisalaste lahenduste vallas kaubavagunite kasutamiseks talvetingimustes. Komisjon esitab nende malmist piduriklotsidega varustatud vagunite hinnangulise arvu, mida on vaja selleks, et tagada põhjapoolsetesse piirkondadesse suunduva ja nendest lähtuva piiriülese raudteekaubaveo jätkumine, eesmärgiga kaotada erand hiljemalt 2028. aastal.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (EÜT L 189, 18.7.2002, lk 12).“

4) Määruse (EL) nr 1304/2014 lisa muudetakse vastavalt käesoleva rakendusmääruse lisale.

Artikkel 2

1. Vastavushindamisasutusi käsitlevad teavitused jäävad määruse (EL) nr 1304/2014 kohaldamise eesmärgil kehtima vastavalt sellele määrusele, mida on muudetud käesoleva määrusega.

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

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019,

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

Määruse (EL) nr 1304/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1. 1. peatükis asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797“.

2. 1. peatüki punkt 1.1 asendatakse järgmisega:

„1.1. **Tehniline kohaldamisala**

1.1.1. *Kohaldamisala seoses veeremiga*

Käesolevat KTKd kohaldatakse kõikide määruse (EL) nr 1302/2014 (vedurite ja reisijateveoveeremi KTK) ja määruse (EL) nr 321/2013 (vagunite KTK) kohaldamisalasse kuuluvate veeremite suhtes.

1.1.2. *Kohaldamisala seoses käitamisega seotud aspektidega*

Kõrvuti komisjoni otsusega 2012/757/EL (*) (käitamise ja liikluskorralduse KTK) kohaldatakse käesolevat KTKd selliste kaubavagunite suhtes, mida kasutatakse väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks määratud raudteetaristus.

(*) Komisjoni 14. novembri 2012. aasta otsus 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega muudetakse otsust 2007/756/EÜ (ELT L 345, 15.12.2012, lk 1).“

3. 2. peatükk asendatakse järgmisega:

„2. ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS

Terminiga „veeremiüksus“ viidatakse veeremile, mille suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd ning seega ka EÜ vastavustõendamise menetlust. Määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa 2. peatükis kirjeldatakse, millest veeremiüksus võib koosneda.

Käesoleva KTK nõudeid kohaldatakse järgmiste veeremikategooriate suhtes, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 2:

a) vedurid ja reisijavagunid, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning reisirongi vagunid. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ning sellele osutatakse käesolevas KTKs kui veduritele, elektrimootorrongidele, diiselmootorrongidele ja reisivagunitele;

b) kaubavagunid, sealhulgas tervele võrgustikule ettenähtud madalad veeremiüksused ja veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksused. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 321/2013 lisa 2. peatükis ja sellesse kuuluvale veeremile osutatakse käesolevas KTKs kui vagunitele;

c) eriveerem, näiteks teemasinad. Kõnealune kategooria on üksikasjalikumalt määratletud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa 2. peatükis ning koosneb teemasinatest (käesolevas KTKs „OTMid“) ja taristu kontrolli sõidukitest, mis kuuluvad oma laadist sõltuvalt punktis a või b määratletud kategooriasse.“

4. 3. peatükk asendatakse järgmisega:

„3. OLULISED NÕUDED

Kõik käesolevas KTKs sätestatud põhiparameetrid peavad olema seotud vähemalt ühe olulise nõudega, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 III lisas. Tabelis 1 on esitatud oluliste nõuete jaotus.

Tabel 1

Põhiparameetrid ja nende seos oluliste nõuetega

Punkt	Põhiparameeter	Olulised nõuded					
		Ohutus	Töökindlus ja kasutatavus	Tervis-hoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääse-tavus
4.2.1	Püsimüra piirväärtused				1.4.4		

Punkt	Põhiparameeter	Olulised nõuded					
		Ohutus	Töökindlus ja kasutatavus	Tervis-hoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääse-tavus
4.2.2	Lähtemüra piirväärtused				1.4.4		
4.2.3	Möödasõidumüra piirväärtused				1.4.4		
4.2.4	Juhikabiini sisemüra piirväärtused				1.4.4“		

5. 4. peatükki muudetakse järgmiselt:

a) punktis 4.2 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikega 5 ja artikli 2 punktiga l“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 ja artikli 2 lõikega 13“;

b) punkt 4.3 asendatakse järgmisega:

„4.3. **Liideste funktsionaalsed ja tehnilised spetsifikatsioonid**

Käesoleval KTK-l on veeremi allsüsteemiga järgmised liidesed.

Liidesed 2. peatüki punktides a, b, c ja e loetletud allsüsteemidega (mida käsitletakse määruses (EL) nr 1302/2014) seoses järgmiste müraliikidega:

— püsimüra,

— lähtemüra (ei kehti reisivagunite suhtes),

— möödasõidumüra,

— juhikabiinisisene müra, kui see on kohaldatav.

Liidesed 2. peatüki punktis d loetletud allsüsteemidega (mida käsitletakse määruses (EL) nr 321/2013) seoses järgmiste müraliikidega:

— möödasõidumüra,

— püsimüra.

Käesoleval KTK-l on käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga järgmised liidesed (mida käsitletakse otsuses 2012/757/EL) seoses järgmise müraliigiga:

— möödasõidumüra.“;

c) punkt 4.4 asendatakse järgmisega:

„4.4. **Kasutuseeskirjad**

Veeremi allsüsteemi kasutuseeskirju käsitlevad nõuded on sätestatud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 4.4 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 4.4.

4.4.1. *Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel halvenenud käitamistingimuste korral*

Otsuse 2012/757/EL lisa punktis 4.2.3.6.3 määratletud eriolukordades tegutsemise kord hõlmab punktile 7.2.2.2 mittevastavate vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel.

Seda meedet võib kohaldada juhul, kui on vaja toime tulla läbilaskevõime või talituslike piirangutega, mis on tingitud veeremiriketest, äärmuslikest ilmastikuoludest, õnnetustest või vahejuhtumitest ja taristutõrgetest.

4.4.2. *Erieeskirjad vagunite kasutamiseks väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel taristutööde ja vagunite hooldamise korral*

Punktile 7.2.2.2 mittevastavaid vaguneid peab olema võimalik kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel vagunite hooldamise korral, kui hooldustöökojale juurdepääsuks on kättesaadav üksnes väiksema koormusega raudteeliin.

Punktis 4.4.1 sätestatud eriolukordades tegutsemise korda kohaldatakse taristutööde puhul, kui väiksema liikluskoormusega raudteeliin on ainus sobiv alternatiiv.";

d) punkt 4.5 asendatakse järgmisega:

„4.5. **Hoolduseeskirjad**

Veeremi allsüsteemi hoolduseeskirju käsitlevad nõuded on sätestatud määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktis 4.5 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 4.5."

6. 6. peatüki „Vastavushindamine ja EÜ vastavustõendamine" punktis 6.2.2.3.2.1 „EMRid, DMRid, vedurid ja reisivagunid" ja punktis 6.2.2.3.2.2 „Vagunid" asendatakse tekst „V_{test}" tekstiga „v_{test}" (neli asendamist).

7. 7. peatükki muudetakse järgmiselt:

a) punkt 7.2 asendatakse järgmisega:

„7.2. **Käesoleva KTK kohaldamine olemasolevate allsüsteemide suhtes**

Põhimõtted, mida taotlejad ja lube väljaandvad asutused peavad olemasoleva veeremi või veeremitüübi puhul järgima, on määratud kindlaks määruse (EL) nr 1302/2014 lisa alapunktis 7.1.2 ja määruse (EL) nr 321/2013 lisa punktis 7.2.

7.2.1. *Sätted olemasoleva veeremi või veeremitüübi muutmise korral*

Taotleja peab tagama, et veeremi muutmisel jääb müratase allapoole KTKs sätestatud piirmäärasid, mida kohaldati siis, kui kõnealune veerem esmakordselt kasutuselevõtuloa sai. Kui kasutuselevõtuloa esmakordse saamise ajal KTK puudus, peab taotleja tagama, et muudetud veeremi müratase ei ole suurenenud või jääb allapoole otsuses 2006/66/EÜ või otsuses 2002/735/EÜ sätestatud piirmäärasid.

Kui hindamine on vajalik, piirdub see muutmisest mõjutatud põhiparameetritega.

Kui kohaldatakse lihtsustatud hindamist, siis võib algupärast veeremiüksust käsitada etalonüksusena vastavalt punkti 6.2.3 sätetele.

Terve veeremiüksuse asendamise või veeremiüksusse kuuluva veeremi asendamise korral (nt asendamine pärast rasket kahjustust) ei nõuta käesolevale KTK-le vastavuse hindamist, kui asendusüksus või -veerem on asendatavaga identne.

7.2.2. *Lisasätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes*

Käesoleva määruse artiklis 5a sätestatud kasutamise piiranguid ei kohaldata vagunite suhtes, mida kasutatakse peamiselt üle 40 ‰ kallakuga liinidel, mille suurim käitamiskiirus on üle 120 km/h, mille suurim teljekoormus on üle 22,5 t, mida kasutatakse üksnes taristutööde jaoks ja mida kasutatakse rongide päästetöödeks.

Kui vagunile paigaldatakse punktis 7.2.2.1 määratletud vaiksemad piduriklotsid ja vagunile ei lisata müraallikaid, siis eeldatakse ilma täiendavate katseteta, et kõnealune vagun vastab punktis 4.2.3 sätestatud nõuetele.

7.2.2.1. **Vaiksemad piduriklotsid**

Vaiksem piduriklots on piduriklots, mis kuulub ühte järgmistest kategooriatest:

— määruse (EL) nr 321/2013 G liites loetletud piduriklots;

— käesoleva KTK F liites sätestatud menetluse kohaselt hinnatud piduriklots.

7.2.2.2. Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavad vagunid

Vaguneid, mis kuuluvad ühte järgmisse kategooriasse, võib kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel nende kasutusalas:

— vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2006/66/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alasüsteemi „veerem – müra“ tehnilisi koostalitlusnõudeid;

— vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab komisjoni otsusele 2011/229/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilist kirjeldust;

— vagunid, mille EÜ vastavustõendamise deklaratsioon vastab käesolevale KTK-le;

— vagunid, millele on sõidupidurdusfunktsiooni jaoks paigaldatud punktis 7.2.2.1 määratletud vaiksemad piduriklotsid või pidurikettad;

— vagunid, millele on sõidupidurdusfunktsiooni jaoks paigaldatud E liites loetletud liitmaterjalist piduriklotsid. Nende vagunite kasutamist väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel piiratakse vastavalt käesolevas liites kirjeldatud tingimustele.“;

b) punkt 7.3.2.1 asendatakse järgmisega:

„7.3.2.1. Erijuhtumid

a) Eesti, Soome, Läti, Leedu, Poola ja Slovakkia erijuhtum

(P-juhtum.) Selliste veeremiüksuste puhul, mida kasutatakse ühiselt kolmandate riikidega, kelle võrgustiku rööpmelaius erineb liidusisese peamise raudteevõrgustiku omast, on lubatud käesoleva KTK nõuete asemel kohaldada siseriiklikke tehnilisi eeskirju.

b) Soome erijuhtum

(T-juhtum.) Otsust 2011/229/EL võib jätkuvalt kohaldada üksnes Soome territooriumil kasutatavate kaubavagunite suhtes, kuni leitakse sobiv tehniline lahendus karmide talvetingimuste jaoks, kuid igal juhul mitte kauem kui 31. detsembrini 2032. Sellega ei takistata muude liikmesriikide kaubavagunite tegevust Soome raudteevõrgustikus.“;

c) punkti 7.3.2.2 alapunkti a teine lõik jäetakse välja;

d) punkt 7.3.2.4 asendatakse järgmisega:

„7.3.2.4. Möödasõidumüra piirmäärad (punkt 4.2.3)

a) La Manche'i tunneli erijuhtum

(P-juhtum.) La Manche'i tunneli puhul ei kohaldata möödasõidumüra piirmäärasid selliste kaubavagunite suhtes, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel.

b) Rootsi erijuhtum

(T-juhtum.) Selliste vedurite puhul, mille koguveojõud on üle 6 000 kW ja mille suurim teljekoormus on üle 25 t, võib tabelis 4 esitatud möödasõidumüra piirväärtust $L_{pAeq,Tp\ (80\ km/h)}$ suurendada kuni 85 detsibellini.“;

e) lisatakse punkt 7.4:

„7.4. **Konkreetsed rakendussätted**

7.4.1. *Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes (punkt 7.2.2)*

a) Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes La Manche'i tunnelis

(P-juhtum.) Kaubaronge, mis koosnevad vagunitest, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel, ei võeta arvesse iga päev öisel ajal käitatavate kaubarongide keskmise aastase arvu väljaarvutamisel.

b) Konkreetsed rakendussätted käesoleva KTK kohaldamiseks olemasolevate vagunite suhtes Soomes ja Rootsis

(T-juhtum.) Ebakindluse tõttu, mis on seotud liitmaterjalist piduriklotside kasutamisega karmides talvetingimustes, ei kasutata väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kontseptsiooni Soome ja Rootsi võrkudes kuni 31. detsembrini 2032. Sellega ei takistata muude liikmesriikide kaubavagunite tegevust Soome ja Rootsi raudteevõrgustikus.

7.4.2. *Konkreetsed rakendussätted väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks (punkt 7.2.2.2)*

a) Konkreetsed rakendussätted Belgia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Belgia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2026;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2026.

b) Konkreetsed rakendussätted La Manche'i tunneli väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(P-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib La Manche'i tunneli kontsessiooni alusel väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

vagunid, mida kasutatakse raskete kaubaveokite vedamiseks Coquelles'i (Prantsusmaa) ja Folkestone'i (Ühendkuningriik) vahel.

c) Konkreetsed rakendussätted Tšehhi väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Tšehhi territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— 59 V-tüüpi laagritega vagunid: kuni 31. detsembrini 2034;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2034;

— malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus: kuni 31. detsembrini 2036;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2029.

Lisaks ei ole kohustuslik kasutada kuni 31. detsembrini 2030 väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel liitmaterjalist piduriklotse olemasolevatel vagunitel, mis ei ole hõlmatud eespool loetletud viie taandega ja mille jaoks puudub konkreetne lahendus malmist piduriklotside asendamiseks.

d) Konkreetsed rakendussätted Prantsusmaa väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Prantsusmaa territooriumil väiksema koormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus: kuni 31. detsembrini 2030;

— vagunid, millel on väikesed rattad (diameetriga alla 920 mm): kuni 31. detsembrini 2030.

e) Konkreetsed rakendussätted Itaalia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Itaalia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2026;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mille rattad tuleb liitmaterjalist piduriklotside paigaldamiseks asendada standardi EN 13979-1:2003+A2:2011 nõuetele vastavate ratastega: kuni 31. detsembrini 2026.

Lisaks ei ole kohustuslik kasutada kuni 31. detsembrini 2030 väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel liitmaterjalist piduriklotse olemasolevatel vagunitel, mis ei ole hõlmatud eespool loetletud kolme taandega ja mille jaoks puudub konkreetne lahendus malmist piduriklotside asendamiseks.

f) Konkreetsed rakendussätted Poola väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Poola territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada kuni 31. detsembrini 2036 järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad;

— malmist piduriklotsidega vagunid, millel on 1Bg või 1Bgu pidurisüsteemi seadistus;

— vagunid, mis on projekteeritud S-liikluseks ja millele on paigaldatud malmist piduriklotsidega varustatud SS-tüüpi pidurid;

— malmist piduriklotsidega vagunid, mis on projekteeritud SS-liikluseks ja mis on LL-tüüpi piduriklotside paigaldamiseks vaja seadistada standardile EN 13979-1:2003+A2:2011 vastavate ratastega ja muutuva karakteristikuga piduriventiiliga.

g) Konkreetsed rakendussätted Slovakkia väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(T-juhtum.) Lisaks punktis 7.2.2.2 loetletud vagunitele võib Slovakkia territooriumil väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid:

— vagunid, millel on rehvidega rattad: kuni 31. detsembrini 2026;

— vagunid, millel on 26–2.8-tüüpi pöördvankrid, mis on varustatud P10-tüüpi malmist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2036;

— vagunid, mis tuleb seadistada muutuva karakteristikuga piduriventiiliga, et asendada malmist piduriklotsid liitmaterjalist piduriklotsidega: kuni 31. detsembrini 2036.

(P-juhtum.) 2TS pöördvankritega vagunid, mis on ette nähtud liikuma Slovakkia ja kolmandate riikide vahel pöördvankrite vahetamisega piirijaamas.

h) Konkreetsed rakendussätted Ühendkuningriigi (Suurbritannia) väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel kasutatavate vagunite jaoks

(P-juhtum.) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel on lubatud kasutada ainult Suurbritannia raudteevõrgus käitatavaid veeremiüksusi, kui olemasolevad vagunid on varustatud liitmaterjalist piduriklotsidega, mis on avaldatud dokumendis GMGN 2688.

(T-juhtum.) Väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel on lubatud kasutada järgmisi olemasolevaid vaguneid, mis on varustatud malmist piduriklotsidega ja mis on ette nähtud kasutamiseks Suurbritannia raudteevõrgus:

— vagunid, millele on paigaldatud UIC nõuetele mittevastav pidurisüsteem ja mille moderniseerimiseks ei ole sobivaid vaikseid piduriklotse: kuni 31. detsembrini 2030;

— vagunid, mille pidurdusmaaks on projekteeritud kuni 810 meetrit alates kiirusest 60 miili tunnis pidurdusrežiimil G (kaubavedu)/75 miili tunnis pidurdusrežiimil P (reisijatevedu), kui neid kasutatakse rongi koosseisus koos teiste vagunitega, mille pidurdusmaa vastab Ühendkuningriigi (Suurbritannia) asjakohastele siseriiklikele tehnilistele eeskirjadele: kuni 31. detsembrini 2030;

— vagunid, mida kasutatakse üksnes tuumakasutuseks ettenähtud toodete vedamiseks: kuni 31. detsembrini 2050.“

8. A liites („Avatud punktid“) asendatakse tekst „Käesolevas KTKs ei ole avatud punkte.“ järgmise tabeliga:

„Veeremi allsüsteemi element	Käesoleva KTK punkt	Käesolevas KTKs käsitlemata tehniline aspekt	Märkused
Vaiksemad piduriklotsid	7.2.2.1 ja F liide	Piduriklotside akustiliste omaduste hindamine	Olemasolevad alternatiivsed tehnilised lahendused (vt punkt 7.2.2)“

9. Lisatakse D, E ja F liide:

„D liide

Vaiksemad rongiliinid

D.1. **Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide kindlaksmääramine**

Käesoleva määruse artikli 5c lõike 1 kohaselt esitavad liikmesriigid Euroopa Liidu Raudteeametile (edaspidi „amet“) väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelu vormis, mis võimaldab kasutajatel seda tulevikus IT-vahenditega töödelda. Loetelu peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

— väiksema liikluskoormusega raudteeliinide algus- ja lõpp-punktid ning vastavad liinilõigud, kasutades komisjoni rakendusotsuses 2014/880/EL (*) (RINF) sätestatud registris kindlaks määratud geograafilise asukoha koodi. Kui üks nendest punktidest on liikmesriigi piiril, siis tuleb see ära märkida.

— Väiksema liikluskoormusega raudteeliini üksikute lõikude kindlaksmääramine

Loetelu koostatakse allpool oleva näidise alusel:

Väiksema liikluskoormusega raudteeliin	Liinilõigud	Liinilõigu kordumatu tunnus	Väiksema liikluskoormusega raudteeliin algab/lõpeb liikmesriigi piiril
Punkt A – Punkt E	Punkt A – Punkt B	201	Jah PUNKT E (riik Y)
	Punkt B – Punkt C	202	
	Punkt C – Punkt D	203	
	Punkt D – Punkt E	204	
Punkt F – Punkt I	Punkt F – Punkt G	501	Ei
	Punkt G – Punkt H	502	
	Punkt H – Punkt I	503	

Lisaks võib liikmesriik vabatahtlikult esitada väiksema liikluskoormusega raudteeliine kujutavad kaardid. Kõik loetelud ja kaardid avaldatakse ameti veebisaidil (http://www.era.europa.eu) hiljemalt üheksa kuud pärast 27.5.2019.

Amet teatab samaks kuupäevaks komisjonile väiksema liikluskoormusega raudteeliinide loetelud ja kaardid. Komisjon teavitab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komitee kaudu vastavalt ka liikmesriike.

D.2. **Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide ajakohastamine**

Väiksema liikluskoormusega raudteeliinide ajakohastamiseks vastavalt käesoleva määruse artikli 5c lõikele 2 kasutatakse ajakohastamisele eelnenud kolme viimase aasta kaubaveoandmeid, mis on kättesaadavad. Kui raudteekaubaveo puhul kaldutakse erandlikel asjaoludel konkreetsel aastal nimetatud keskmisest arvust kõrvale rohkem kui 25 %, võib asjaomane liikmesriik arvutada keskmise arvu ülejäänud kahe aasta alusel. Liikmesriigid teatavad ametile ajakohastatud väiksema liikluskoormusega raudteeliinid.

Väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks määratud liine ei muudeta pärast ajakohastamist, välja arvatud juhul, kui asjaomasel perioodil on liiklusmaht vähenenud rohkem kui 50 % ja iga päev öisel ajal käitatavate kaubarongide keskmine arv on väiksem kui 12.

Uute ja täiendatud liinide puhul kasutatakse nende liinide määramisel väiksema liikluskoormusega raudteeliinideks eeldatavat liiklusmahtu.

Amet avaldab ajakohastatud väiksema liikluskoormusega raudteeliinid oma veebisaidil (http://www.era.europa.eu) hiljemalt kolm kuud pärast nende kättesaamist; need hakkavad kehtima üks aasta pärast nende avaldamist alates detsembris tehtavast järgmisest liiklusgraafiku muudatusest.

Amet teatab komisjonile kõikidest väiksema liikluskoormusega raudteeliinide muudatustest. Komisjon teatab nendest muudatustest liikmesriikidele direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komitee kaudu.

(*) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta rakendusotsus 2014/880/EL raudteeinfrastruktuuri registri ühiste tehniliste kirjelduste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2011/633/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 489).

E liide

Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid

E.1. Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid rahvusvaheliseks kasutamiseks

Olemasolevaid vaguneid, millele on paigaldatud allpool loetletud piduriklotsid, on lubatud kasutada väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel nende kasutusalas kuni UIC 541–4 N liites sätestatud asjakohase kuupäevani.

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Haardeteguri liik
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe - paagutatud)
Jurid	738	K (Fe - paagutatud)

Tavapäraste liitmaterjalist piduriklotsidega varustatud vaguneid, mida ei ole eespool olevas tabelis loetletud, kuid mida on lubatud kasutada rahvusvahelises liikluses vastavalt otsuse 2004/446/EÜ või otsuse 2006/861/EÜ sätetele, võib siiski kasutada tähtajatult neile väljaantud loaga hõlmatud kasutusalas.

E.2. Tavapärased liitmaterjalist piduriklotsid riigisiseseks kasutamiseks

Olemasolevaid vaguneid, millele on paigaldatud allpool loetletud piduriklotsid, on lubatud kasutada nende kasutusalas üksnes vastava liikmesriigi raudteevõrgustikus, sealhulgas väiksema liikluskoormusega raudteeliinidel.

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Liikmesriik	Märkused
Cobra/Wabco	V133	Itaalia	
Cofren	S153	Rootsi	

Tootja/toote nimi	Nimetus/klotsi liik	Liikmesriik	Märkused
Cofren	128	Rootsi	
Cofren	229	Itaalia	
ICER	904	Hispaania, Portugal	
ICER	905	Hispaania, Portugal	
Jurid	838	Hispaania, Portugal	

F liide

Piduriklotside akustiliste omaduste hindamine

Selle menetluse eesmärk on näidata liitmaterjalist piduriklotside akustilisi omadusi koostalitluse komponendi tasandil. See menetlus on avatud punkt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 6 tähenduses.“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/775,

16. mai 2019,

millega muudetakse määrust (EL) nr 454/2011 muudatuste juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([2]) artiklis 19 on sätestatud, et Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet") annab komisjonile soovitusi koostalitluse tehniliste kirjelduste (edaspidi „KTKd") ja nende läbivaatamise kohta kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 5 ning tagab KTKde kohandamise tehnilisele progressile, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele.

(2) Komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 ([3]) artikliga 14 on ette nähtud komisjoni määruse (EL) nr 454/2011 ([4]) (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) I lisa punkti 7.5 muutmine, et täpsustada muudatuste juhtimise muudetud menetlust reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK jaoks.

(3) Määruse (EL) 2016/796 artikli 5 kohaselt moodustati töörühm, kelle ülesanne on koostada ettepanek võtta vastu soovitus reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK punkti 7.5 muudatuste kohta.

(4) 20. aprillil 2018 esitas amet komisjonile soovituse määruse (EL) nr 454/2011 (reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK) punkti 7.5 läbivaatamise kohta.

(5) Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKd käsitleva määruse (EL) nr 454/2011 I lisa punkti 7.5 tuleks vastavalt muuta.

(6) Reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKs osutatud asjakohaste tehniliste dokumentide nimekirja tuleks ajakohastada.

(7) Käesoleva määrusega ette nähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) nr 454/2011 I lisa punkt 7.5 asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.
([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).
([3]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).
([4]) Komisjoni 5. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 454/2011 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused" koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta (ELT L 123, 12.5.2011, lk 11).

Artikkel 2

Määruse (EL) nr 454/2011 III lisa asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

I. LISA

Määruse (EL) nr 454/2011 I lisa punkt 7.5 asendatakse järgmisega:

„7.5. **Muudatuste juhtimine**

7.5.1. *Muudatuste juhtimise protsess*

Tuleb välja töötada muudatuste juhtimise kord, et tagada muudatusega seotud kulude ja tulude nõuetekohane analüüs ning muudatuste kontrollitud rakendamine. Selle korra määrab kindlaks ja kehtestab ning seda toetab ja haldab Euroopa Raudteeagentuur ning see peab sisaldama järgmist:

— muudatuse põhjuseks olevate tehniliste piirangute andmed;

— avaldus selle kohta, kes vastutab muudatuse rakendamise menetluste eest;

— rakendatavate muudatuste kinnitamise kord;

— muudatuste juhtimise, avaldamise, ülemineku ja laiendamise poliitika;

— üksikasjalike kirjelduste haldamise ning nende kvaliteedi tagamise ja konfiguratsiooni haldamise vastutusalade kindlaksmääramine.

Muudatuste kontrollinõukogusse peavad kuuluma Euroopa Raudteeagentuur, raudteesektori esindusasutused, piletimüüja ja reisijate esindajad ning liikmesriigid. Osaliste sellise valikuga tagatakse tehtavate muudatuste käsitlemine perspektiivis ning nende mõju üldine hindamine. Tulevikus läheb muudatuste kontrollinõukogu Euroopa Raudteeagentuuri egiidi alla.

7.5.2. *Muudatuste juhtimise menetlus käesoleva määruse III liites loetletud dokumentide puhul*

Käesoleva määruse III liites loetletud dokumentide muutmise korra kehtestab Euroopa Raudteeagentuur vastavalt allpool esitatud tingimustele.

1. Dokumente mõjutav muutmistaotlus esitatakse liikmesriikide või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 (*) artikli 38 lõike 4 määratlusele vastavate Euroopa tasandil tegutsevate raudteesektori esindusasutuste või piletimüüjate esindaja või Rahvusvahelise Raudteeliidu (UIC) (kui tegemist on UIC koostatud kirjeldustega seotud vigade parandamisega) või reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste koostalitluse tehnilise kirjelduse juhtkomitee kaudu.

2. Euroopa Raudteeagentuur kogub muutmistaotlused kokku ja säilitab need.

3. Euroopa Raudteeagentuur esitab muutmistaotlused vastavale ERA töörühmale, kes hindab neid ja koostab ettepaneku, lisades sellele vajaduse korral ka majandusliku hinnangu.

4. Seejärel esitab Euroopa Raudteeagentuur iga muutmistaotluse ja sellega seotud ettepaneku muudatuste kontrollinõukogule, kes muutmistaotluse kinnitab või kinnitamata jätab või selle arutamise edasi lükkab.

5. Kui muutmistaotlust ei kinnitata, saadab Euroopa Raudteeagentuur taotlejale teabe tagasilükkamise põhjuse kohta või küsib taotlejalt muutmistaotluse kavandi kohta lisateavet.

6. Kui muutmistaotlus kinnitatakse, muudetakse tehnilist dokumenti sellele vastavalt.

7. Kui muutmistaotluse kinnitamise suhtes ei ole võimalik konsensust saavutada, esitab Euroopa Raudteeagentuur komisjonile III liites loetletud dokumentide ajakohastamist käsitleva soovituse, dokumendi uue versiooni kavandi, muutmistaotlused ja nende majandusliku hinnangu ning teeb kõnealused dokumendid oma veebisaidil kättesaadavaks.

8. Tehnilise dokumendi uus versioon ja kinnitatud muutmistaotlus tehakse kättesaadavaks Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil. Euroopa Raudteeagentuur jagab liikmesriikidele teavet direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõike 1 kohaselt moodustatud komitee vahendusel.

9. Kui muutmistaotluse tõttu oleks vaja muuta reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste koostalitluse tehnilist kirjeldust, saadab Euroopa Raudteeagentuur Euroopa Komisjonile taotluse reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste koostalitluse tehnilise kirjelduse läbivaatamiseks ja/või Euroopa Raudteeagentuurile taotluse tehnilise arvamuse saamiseks.

Kui muudatused mõjutavad elemente, mida kasutatakse ühiselt kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilise kirjeldusega, tuleb muudatused teha nii, et tagada kooskõla kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilise kirjeldusega, et saavutada optimaalne sünergia.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).“

II LISA

Määruse (EL) nr 454/2011 III lisa asendatakse järgmisega:

„III lisa

Tehniliste dokumentide nimekiri

Nr	Viide	Pealkiri
1	B.1	Rahvusvaheliseks müügiks või välisriigis müümiseks kasutatavate tariifiandmete arvutis koostamine ja nende andmete vahetamine – broneeringuta piletid
2	B.2	Rahvusvaheliseks müügiks ja välisriigis müümiseks kasutatavate tariifiandmete arvutis koostamine ja nende andmete vahetamine – broneeringuga piletid (IRT)
3	B.3	Rahvusvaheliseks müügiks või välisriigis müümiseks kasutatavate andmete arvutis koostamine ja nende andmete vahetamine – eripakkumised
4	B.4	Sõiduplaaniandmete vahetamiseks kasutatavate EDIFACT-sõnumite rakendusjuhend
5	B.5	Istmete/magamiskohtade elektrooniline broneerimine ja reisidokumentide elektrooniline koostamine – sõnumite vahetamine
6	B.6	Istmete/magamiskohtade elektrooniline broneerimine ja veodokumentide elektrooniline koostamine (RCT2 standardid)
7	B.7	Kodus prinditav rahvusvaheline raudteepilet
8	B.8	Raudteeveo-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja muude raudteetranspordi ahelas osalevate ettevõtjate standardsed arvkoodid
9	B.9	Asukohtade standardsed arvkoodid
10	B.10	Piiratud liikumisvõimega isikute abistamise teenuse elektrooniline broneerimine – sõnumite vahetamine
12	B.30	Skeem – reisijateveo telemaatiliste rakenduste KTK kohaseks raudteeveo-ettevõtjate/raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate teabevahetuseks vajalike sõnumite/andmekogumite kataloog“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/776,

16. mai 2019,

millega muudetakse komisjoni määrusi (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 ning komisjoni rakendusotsust 2011/665/EL Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/797 vastavusse viimise ja komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 sätestatud konkreetsete eesmärkide rakendamise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 5 lõiget 11 ja artikli 48 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([2]) artikli 19 kohaselt peab Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet") andma komisjonile soovitusi koostalitluse tehniliste kirjelduste (edaspidi „KTKd") ja nende läbivaatamise kohta ning tagama KTKde kohandamise tehnika arengule, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele.

(2) KTKsid tuleks muuta, et märkida ära sätted, mida kohaldatakse olemasolevatele allsüsteemidele ja veeremiüksustele, eelkõige nende ajakohastamise või uuendamise korral, ning osutada veeremiüksuste ja püsivate allsüsteemide parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, et tagada ühilduvus veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vahel, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda.

(3) Komisjoni delegeeritud otsuses (EL) 2017/1474 ([3]) on sätestatud KTKde koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsed eesmärgid. 22. septembril 2017 palus komisjon ametil koostada soovitused, millega rakendatakse mitmed nendest eesmärkidest.

(4) Otsuse (EL) 2017/1474 kohaselt tuleks KTKd läbi vaadata, et võtta arvesse liidu raudteesüsteemi arengut ning seonduvat teadus- ja innovatsioonitegevust ja ajakohastada viiteid standarditele.

(5) Lisaks tuleks KTKd läbi vaadata selleks, et sulgeda allesjäänud avatud punktid. Eelkõige tuleks komisjoni määruses (EL) nr 1299/2014 ([4]) leida lahendus avatud punktidele, mis on seotud kirjeldustega, milles käsitletakse rööbastee projekteerimist nii, et rööbastee ühilduks pöörisvoolupiduritega, ning liikluskoodide miinimumväärtusi. Komisjoni määruses (EL) nr 1302/2014 ([5]) tuleks leida lahendus avatud punktidele, mis on seotud kirjeldustega, milles käsitletakse aerodünaamilisi mõjureid, passiivset ohutust ning muudetava rööpmelaiusega süsteeme ja pidurisüsteeme. Komisjoni määruses (EL) nr 321/2013 ([6]) tuleks leida lahendus avatud punktidele, mis on seotud kirjeldustega, milles käsitletakse rööbasteedel katsetamise tingimusi ja muudetava rööpmelaiusega süsteeme.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.
([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).
([3]) Komisjoni 8. juuni 2017. aasta delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).
([4]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu" koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).
([5]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem" koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228).
([6]) Komisjoni 13. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid" koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ (ELT L 104, 12.4.2013, lk 1).

(6) Otsuses (EL) 2017/1474 on sätestatud ka konkreetsed eesmärgid veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ KTK ja allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ KTK jaoks. Eelkõige tuleks läbi vaadata automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteeme käsitlevad sätted ning hõlbustada reisivagunitesse pääsemist, reisivagunitele loa andmist paljudel kasutusaladel ja reisirongide koostamist.

(7) Teatavad komponendid, mille puhul võib üksik rike kaasa tuua tõsise õnnetuse, on raudteesüsteemi ohutuse seisukohalt olulise tähtsusega ja need tuleks igal üksikjuhul eraldi märgistada kui „ohutuse seisukohast olulised“. Tootja peaks ohutuse seisukohalt olulised komponendid veeremiüksuse hooldusraamatus ära märkima.

(8) Raudteeäärsetesse ja rongisisestesse seadmetesse tehtud investeeringuid tuleks kaitsta, tagades ühilduvuse ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (edaspidi „ERTMS“) kirjelduste stabiilsuse ning õigus- ja tehnilise kindluse, et arendusalusega 3 ühilduvat ERTMSi rongisisest seadet saab ohutult kasutada ühilduval ERTMSi liinil piisava tulemuslikkusega. Selleks et pidada sammu tehnoloogia arenguga ja innustada moderniseerimist näiteks ERTMSi tulevikurakenduste näol (nagu on täpsustatud ameti aruandes „ERTMS longer-term perspective“ (ERA-REP-150)), siis peaks nende rakendamine olema teatavatel tingimustel lubatud. Kui amet esitab ERTMSi tulevikurakenduste kirjelduste kavandi enne 2022. aastaks kavandatud ametlikku kasutuselevõttu, peaksid tarnijad ja varajased rakendajad kasutama kirjeldusi katseetapis, tingimusel et arendusalusega 3 ühilduvat rongisisest seadet saab ohutult kasutada taristus, kus kasutatakse tulevikurakendust.

(9) Ameti poolt raadiosidesüsteemi arendamisega seotud tulevikurakendustega tehtav töö põhineb ühisettevõtte Shift2Rail süsteemiarhitektuuri teadus- ja uuendustegevusel ning selle eesmärk on pakkuda välja lahendusi, mis võimaldaksid raadiosidesüsteemi ja rongiturvangusüsteemi elutsüklit sõltumatult hallata, hõlbustades samas uue raadiosidesüsteemi integreerimist Euroopa rongijuhtimissüsteemi (edaspidi „ETCS“) rongisiseste seadmetega, mis vastavad komisjoni määruse (EL) 2016/919 ([7]) lisa A tabelis 2.3 loetletud tehniliste kirjelduste kogumikule nr 3.

(10) Isegi eduka sertifitseerimismenetlusega ei saa alati välistada, et rongisiseste ja raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostoime korral ei esine ühes allsüsteemis korduvat tõrget või see ei toimi teatud tingimuste korral ettenähtud viisil. Selle põhjuseks võivad olla riikides kasutatavad erinevad juhtimis- ja signaalimisseadmed (nt blokeerimisseadmed), erinevad tehnilised ja käituseeskirjad, kirjelduste puudused, erinevad tõlgendused, projekteerimisvead või valesti paigaldatud seadmed. Seepärast võib olla vaja teha kontrolle, et tõendada juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide tehnilist ühilduvust veeremiüksuse kasutusalas. Nende kontrollide vajadust tuleks pidada ajutiseks meetmeks, mille eesmärk on suurendada usaldust allsüsteemide tehnilise ühilduvuse vastu. Lisaks tuleks määruses (EL) 2016/919 täpsustada kõnealuste kontrollide kord. Nende kontrollide suhtes kohaldatavad põhimõtted peaksid olema eelkõige läbipaistvad ja valmistama pinda ette edasiseks ühtlustamiseks. Esmatähtis peaks olema võimalus teha neid kontrolle laboris, mis jäljendab taristuettevõtja poolt kättesaadavaks tehtavat raudteeäärset konfiguratsiooni.

(11) Selleks et vähendada kontrollide arvu võimalikult palju, peaks iga liikmesriik edendama oma taristusisest ühtlustamist. Sellest põhimõttest lähtuvalt tuleks liikmesriigilt nõuda – kui üldse – raadiosüsteemi puhul ainult ühtainsat ühilduvuskontrolliseeriat (üks häälside jaoks ja teine andmeside jaoks).

(12) Võimalikult kiiresti tuleks kaaluda vajalikke samme, et suurendada usaldust tehnilise ühilduvuse vastu ning vähendada katseid või kontrolle või kaotada katsed või kontrollid, millega tõendatakse rongisisese seadmestiku ühilduvust erinevate Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi raudteeäärsete rakendustega. Seepärast peaks amet hindama tehnilisi erinevusi ja määrama kindlaks vajalikud sammud selleks, et kaotada katsed või kontrollid, millega tõendatakse rongisisese seadmestiku ühilduvust erinevate raudteeäärsete rakendustega.

(13) Teatavad KTKd võivad sisaldada üleminekumeetmeid, mille abil säilitada raudteesektori konkurentsivõime ja hoida ära põhjendamatuid kulusid, mis on tingitud õigusraamistiku liiga sagedasest muutmisest. Selliseid üleminekumeetmeid kohaldatakse täitmisel olevate lepingute ja edasijõudnud arengujärgus projektide suhtes asjakohase KTK kohaldamise kuupäeval. Seni, kuni neid üleminekumeetmeid kohaldatakse, ei peaks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 kohaldamise taotlusi vaja olema. Kui need üleminekumeetmed kaotavad kehtivuse, peaksid taotlejad taotlema KTKde või nende osade kohaldamata jätmist vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõikele 1. Sellised taotlused peaksid siiski üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel põhinema direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punktil a.

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

(14) Direktiivis (EL) 2016/797 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/545 ([8]) on sätestatud ameti kui lube väljaandva asutuse roll. Lisaks on rakendusmääruses (EL) 2018/545 sätestatud menetlus, mida kohaldatakse olemasoleva veeremitüübi muutmise korral, eelkõige veeremitüübi versioonide ja veeremitüübi variandi versioonide puhul. Ameti rolli andmete kandmisel lubatud veeremitüüpide Euroopa registrisse (edaspidi „ERATV") ning lube väljaandvate asutuste ülesandeid seoses veeremitüübi versioonide ja veeremitüübi variandi versioonidega tuleks vastavalt kohandada.

(15) Määrustes (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1302/2014 ja (EL) 2016/919 tuleks arvesse võtta liikuvate allsüsteemide turule laskmise menetluse muudatusi, nagu on sätestatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 20–26. Seepärast tuleks kõnealustes KTKdes loetleda peamised konstruktsiooniomadused, mida kasutatakse veeremitüübi kindlaksmääramiseks, ja kehtestada nõuded muudatustele, mis neid mõjutavad. ERATV parameetrite loetelu tuleks vastavalt muuta.

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

(17) Käesoleva määrusega muudetakse KTKsid, et saavutada liidu raudteesüsteemis senisest suurem koostalitlus, parandada ja arendada rahvusvahelist raudteetransporti, aidata kaasa siseturu järkjärgulisele rajamisele ja täiendada KTKsid, et need hõlmaksid olulisi nõudeid. See võimaldab saavutada eesmärgid ja täita olulised nõuded, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/57/EÜ ([9]) ja direktiivis (EL) 2016/797. Seepärast peaks käesolev määrus olema vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides, sealhulgas nendes liikmesriikides, kes on teatanud ametile ja komisjonile direktiivi (EL) 2016/797 artikli 57 lõike 2 kohaselt, et nad on pikendanud ülevõtmisperioodi ja seega jätkavad direktiivi 2008/57/EÜ kohaldamist hiljemalt kuni 15. juunini 2020. Teatatud asutustel, kes tegutsevad direktiivi 2008/57/EÜ alusel liikmesriikides, kes on pikendanud ülevõtmisperioodi, peaks olema võimalik väljastada EÜ sertifikaati vastavalt käesolevale määrusele seni, kuni direktiivi 2008/57/EÜ kohaldatakse selles liikmesriigis, kus on nende asukoht.

(18) 17. detsembril 2015, 6. jaanuaril 2016 ja 14. novembril 2017 esitas amet määruse (EL) nr 1302/2014 muutmiseks kolm soovitust, mis sisaldavad tingimusi, mille kohaselt turule laskmise luba ei piirdu konkreetsete riiklike võrgustikega, avatud punktide sulgemist, ohutuse seisukohalt olulisi komponente käsitlevaid nõudeid ja automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteeme käsitlevate sätete läbivaatamist.

(19) 11. aprillil 2016 esitas amet määruse (EL) nr 321/2013 muutmiseks soovituse, milles käsitletakse avatud punktide sulgemist.

(20) 4. oktoobril 2017 esitas amet määruse (EL) nr 1299/2014 muutmiseks soovituse, milles käsitletakse avatud punktide sulgemist.

(21) 19. juulil 2018 esitas amet määruste (EL) nr 321/2013 ja (EL) nr 1302/2014 ning komisjoni rakendusotsuse 2011/665/EL ([10]) muutmiseks soovituse, milles käsitletakse liikuvate allsüsteemide turule laskmise menetluse muudatusi, sealhulgas veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvuse kontrolli pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda ning sätteid, mida kohaldatakse olemasolevatele allsüsteemidele ja veeremiüksustele, eelkõige nende ajakohastamise või uuendamise korral.

(22) 19. oktoobril 2018 esitas amet määruse (EL) 2016/919 muutmiseks soovituse, milles käsitletakse liikuvate allsüsteemide turule laskmise menetluse muudatusi, sealhulgas veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvuse kontrolli enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda ning sätteid, mida kohaldatakse olemasolevatele allsüsteemidele ja veeremiüksustele, eelkõige nende ajakohastamise või uuendamise korral.

(23) 15. novembril 2018 esitas amet määruse (EL) nr 1303/2014 muutmiseks soovituse, milles käsitletakse muudatusi, mis on vajalikud kõnealuse määruse vastavusse viimiseks direktiiviga (EL) 2016/797.

([8]) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

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

([10]) Komisjoni 4. oktoobri 2011. aasta rakendusotsus 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L 264, 8.10.2011, lk 32).

(24) 29. novembril 2018 esitas amet määruste (EL) nr 1299/2014 ja (EL) nr 1301/2014 muutmiseks soovituse, milles käsitletakse muudatusi, mis on vajalikud kõnealuste määruste vastavusse viimiseks direktiiviga (EL) 2016/797.

(25) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 321/2013, määrust (EL) nr 1299/2014, määrust (EL) nr 1301/2014, määrust (EL) nr 1302/2014, määrust (EL) nr 1303/2014, määrust (EL) 2016/919 ja rakendusotsust 2011/665/EL vastavalt muuta.

(26) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 321/2013 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.7“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisa punktis 2.7

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“

2) Artikli 3 teist lõiku muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) kui seda kooskõlas käesoleva määruse lisa punktiga 7.2.2 uuendatakse või ajakohastatakse,“;

b) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) olemasoleva veeremi vagunid, mis on saanud kasutuselevõtuloa kooskõlas komisjoni otsusega 2006/861/EÜ, nagu seda on muudetud otsusega 2009/107/EÜ, või kooskõlas komisjoni otsusega 2006/861/EÜ, nagu seda on muudetud otsustega 2009/107/EÜ ja 2012/464/EL, ning mis vastavad otsuse 2009/107/EÜ punktis 7.6.4 sätestatud tingimustele, võivad saada lisa C liite punktis 5 kujutatud märgistuse „GE“, ilma et oleks vaja kolmanda isiku poolset hindamist või uut turule laskmise luba. Käitatavate vagunite sellise märgistuse kasutamise eest vastutab raudteeveo-ettevõtja.“

3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. A liites esitatud avatud punktide puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist seoses avatud punktidega.“

4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.3 esitatud erijuhtude puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.3 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.3 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

5) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Allsüsteemile, mis sisaldab selliseid koostalitluse komponente, millel puudub EÜ vastavusdeklaratsioon või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon, võib EÜ vastavustõendamise sertifikaadi välja anda üleminekuperioodi jooksul, mis lõpeb 1. jaanuaril 2024, tingimusel et lisa punktis 6.3 kehtestatud tingimused on täidetud.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sertifitseerimata koostalitluse komponente sisaldava allsüsteemi tootmine või ajakohastamine/uuendamine tuleb koos turule laskmisega lõpule viia lõikes 1 viidatud üleminekuperioodi jooksul.“;

c) lõike 3 punktis b asendatakse viide „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (*) artiklis 19

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Pärast üleminekuperioodi, mis lõpeb 1. jaanuaril 2015, peab uutel toodetud koostalitluse komponentidel „tagaosa signaaltuled“ olema nõutav EÜ vastavusdeklaratsioon.“

6) Artiklit 8a muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Olenemata lisa punkti 6.3 sätetest võib 1. jaanuaril 2024 lõppeva üleminekuperioodi jooksul anda EÜ vastavustõendamise sertifikaadi allsüsteemile, mis sisaldab komponente, mis vastavad koostalitluse komponendile „ratta veerepinna pidurite hõõrdeelement“, millel ei ole EÜ vastavusdeklaratsiooni, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) komponent on toodetud enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva ja

b) koostalitluse komponenti on kasutatud allsüsteemis, mille on enne käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva heaks kiitnud ja turule lasknud vähemalt üks liikmesriik.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sertifitseerimata koostalitluse komponente kasutava allsüsteemi tootmine, ajakohastamine ja uuendamine, sh allsüsteemile turule laskmise loa väljaandmine, tuleb viia lõpule enne lõikes 1 sätestatud üleminekuperioodi lõppemist.“;

c) lõike 3 punktis b asendatakse viide „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 19.“

7) Artiklit 8c muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) koostalitluse komponenti on kasutatud allsüsteemis, mille on enne selle tüübikinnituse kehtivuse lõppemist heaks kiitnud ja turule lasknud vähemalt üks liikmesriik.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sertifitseerimata koostalitluse komponente kasutava allsüsteemi tootmine, ajakohastamine ja uuendamine, sh allsüsteemile turule laskmise loa väljaandmine, tuleb viia lõpule enne lõikes 1 sätestatud üleminekuperioodi lõppemist.“;

c) lõike 3 punktis b asendatakse viide „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 19.“

8) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

„Uue veeremi vastavustõendamise deklaratsioon ja/või veeremitüübi vastavusdeklaratsioon, mis on koostatud kooskõlas otsusega 2006/861/EÜ, loetakse kehtivaks kuni 1. jaanuaril 2017 lõppeva üleminekuperioodi lõpuni.“

9) Artiklit 10a muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

10) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Määrust (EL) nr 1299/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktis 2.1“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisa punktis 2.1

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“;

b) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 20“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 18“;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. KTKd kohaldatakse liidu raudteesüsteemi võrgustikus, mida on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisas, välja arvatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud juhtudel.“

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesoleva määruse lisa R liites avatud punktina loetletud aspektide puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, kes lubab käesoleva määrusega hõlmatud allsüsteemi kasutusele võtta.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist seoses avatud punktidega.“

3) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.7 loetletud erijuhtudel tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.7 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, kes lubab käesoleva määrusega hõlmatud allsüsteemi turule lasta.“

4) Artikli 4 lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.7 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

5) Artikli 7 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) punktis a asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15“;

b) punktis b asendatakse viited „direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16 lõike 2 punkti c“ ja „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ vastavalt viidetega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (*) artikli 16 lõike 2 punkti d

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“

ja „direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 19“.

6) Artikli 9 lõige 2 jäetakse välja.

7) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

8) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Määrust (EL) nr 1301/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ II lisa alapunktis 2.2“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisa punktis 2.2

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“;

b) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 20“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 18“;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. KTKd kohaldatakse liidu raudteesüsteemi võrgustikus, mida on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisas, välja arvatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4 osutatud juhtudel.“

2) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.4.2 loetletud erijuhtudel tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.4.2 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, kes lubab käesoleva määrusega hõlmatud allsüsteemi kasutusele võtta.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.4.2 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

3) Artikli 7 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) punktis a asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15“;

b) punktis b asendatakse viited „direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16 lõike 2 punkti c“ ja „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ vastavalt viidetega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (*) artikli 16 lõike 2 punkti d

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“

ja „direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 19“.

4) Artikli 9 lõige 2 jäetakse välja.

5) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

6) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.

Artikkel 4

Määrust (EL) nr 1302/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.7“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisa punktis 2.7

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“

2) Artikli 3 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. KTKd ei kohaldata liidu raudteesüsteemi olemasoleva veeremi suhtes, mis on 1. jaanuaril 2015 juba kasutusel mis tahes liikmesriigi kogu raudteevõrgus või selle teatavas osas, välja arvatud juhul, kui seda veeremit uuendatakse või kui see ehitatakse ümber vastavalt lisa alapunktile 7.1.2.“

3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa I liites avatud punktina loetletud aspektide puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist seoses avatud punktidega.“

4) Artikli 5 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.3 loetletud erijuhtude puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.3 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriikides, mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“

5) Artikli 5 lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.3 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

6) Artikli 8 lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) punktis a asendatakse viited „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18“ ja „direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16 lõike 2 punktile c“ viidetega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15“ ja „direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 15“;

b) punktis b asendatakse viited „direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16 lõike 2 punkti c“ ja „direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 18“ vastavalt viidetega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (*) artikli 16 lõike 2 punkti d

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“

ja „direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 19“.

7) Artiklis 9 asendatakse viited „direktiivi 2008/57/EÜ artiklites 16–18“ ja „direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 26“ vastavalt viidetega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 13–15“ ja „direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 24“.

8) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

9) Artiklisse 11 lisatakse lõige 3:

„3. Käesoleva määruse lisa punkti 7.1.3.1 ei kohaldata sõidukite suhtes, mis lastakse turule pärast 31. detsembrit 2028. Pärast seda kuupäeva turule lastud sõidukid peavad vastama käesoleva määruse lisa 4., 5. ja 6. peatükile.“

10) Artiklisse 11 lisatakse lõige 4:

„4. Liikmesriigid võivad üksnes põhjendatud juhtudel lubada taotlejatel jätta kohaldamata käesolev määrus või selle osad vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punktile a projektide suhtes, mille puhul võimalus kohaldada lisa punkti 7.1.1.2 või 7.1.3.1 on olemas või on aegunud. Lisa punkti 7.1.1.2 või 7.1.3.1 kohaldamine ei nõua direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punkti a kohaldamist.“

11) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

Artikkel 5

Määrust (EL) nr 1303/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklis 2 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ II lisas“ viitega „Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisas

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“

2) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lisa punktis 7.3 loetletud erijuhtude puhul tuleb direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud olulistele nõuetele vastavuse kontrollimiseks täita tingimused, mis on ette nähtud lisa punktiga 7.3 või siseriiklike eeskirjadega, mida kohaldatakse liikmesriigis, kes lubab käesoleva määrusega hõlmatud allsüsteemi kasutusele võtta või mis on käesoleva määrusega hõlmatud veeremiüksuse kasutusala osa.“;

b) lõike 2 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) asutused, kes on määratud teostama vastavushindamist ja -tõendamist lisa punktis 7.3 esitatud erijuhtudega seotud siseriiklike eeskirjade puhul.“

3) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 6“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 5“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

4) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse V lisale.

Artikkel 6

Määrust (EL) 2016/919 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. KTK kehtib raudteesüsteemi kõigi uute, täiendatud või uuendatud raudteeäärsete ja rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide suhtes, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 (*) II lisa punktides 2.3 ja 2.4. Lisa punkti 7.2.1a kohaldatakse kõikide olemasoleva rongisisese allsüsteemi muudatuste suhtes.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).“;

b) lõikes 2 jäetakse välja sõnad „direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 20 ja“;

c) lõige 3 jäetakse välja.

2) Artikli 3 lõikes 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 lõike 3“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 14“.

3) Artikkel 5 jäetakse välja.

4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 2 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artiklite 13 ja 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklite 10 ja 15“;

b) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16“ viitega „direktiivi (EL) 2016/798 (*) artikli 16

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“

5) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõikes 4 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõikes 1“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 1“;

b) lõikes 5 asendatakse viide „otsuse 2012/88/EL punktide 7.3.2.1, 7.3.2.2 ja 7.3.2.3“ viitega „komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/6 (*) artikli 2 lõike 1 ja käesoleva määruse lisa punkti 7.4.1.1

(*) Komisjoni 5. jaanuari 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/6 Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi Euroopa arenduskava kohta (ELT L 3, 6.1.2017, lk 6).“

6) Artiklid 10 ja 11 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Vigade parandamine

Kui avastatakse vead, mille tõttu ei saa tavapärast teenust pakkuda, esitab agentuur võimalikult kiiresti omal algatusel või komisjoni taotlusel lahendused nende vigade parandamiseks ja hinnangu selle kohta, milline on nende mõju olemasoleva ERTMSi kasutuselevõtu ühilduvusele ja stabiilsusele. Sellisel juhul saadab agentuur komisjonile selliste lahenduste ja hinnangu kohta arvamuse. Komisjon analüüsib agentuuri arvamust koos direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 1 osutatud komiteega ja võib soovitada, et agentuuri arvamuses täpsustatud lahendusi kohaldataks kuni KTK järgmise läbivaatamiseni.

Artikkel 11

ERTMSi tulevikurakendused

1. Võttes arvesse Shift2Rail'ist ja agentuurilt saadavat panust, esitab komisjon 2021. aasta juuniks aruande järgmise põlvkonna sidesüsteemi määratlemise kohta. Aruanne sisaldab sellele süsteemile ülemineku tingimusi ja võimalikke strateegiaid, võttes nõuetekohaselt arvesse süsteemi- ja spektrinõuete kooseksisteerimist.

2. Kui agentuur on esitanud arvamuse koos aruandes ERA-REP-150 kindlaks määratud ERTMSi tulevikurakenduste kirjelduste kavandiga, peavad tarnijad ja varajased rakendajad neid kirjeldusi oma katseprojektides kasutama ning teavitavad sellest agentuuri.“

7) Lisatakse artikkel 11a:

„Artikkel 11a

ERTMSi ühilduvus ja edasine läbivaatamine

1. 1. juuniks 2020 peab agentuur saatma komisjonile aruande ETCS süsteemi ühilduvuse (edaspidi „ESC – ETCS system compatibility“) ja raadiosüsteemi ühilduvuse (edaspidi „RSC– radio system compatibility“) rakendamise kohta. Aruanne peab sisaldama hinnangut ESC ja RSC eri liikide kohta ning võimaluse kohta vähendada ESC ja RSC tüüpide tehnilisi erinevusi. Liikmesriigid esitavad agentuurile analüüsi lõpuleviimiseks vajaliku teabe.

2. 1. detsembriks 2021 peab komisjon agentuurilt saadud teabe põhjal määrama kindlaks vajalikud sammud selleks, et kaotada katsed või kontrollid, millega tõendatakse rongisisese seadmestiku ühilduvust erinevate ERTMSi raudteeäärsete rakendustega, eelkõige aga selleks, et saavutada tehniliste ja käituseeskirjade ühtlustamine liikmesriigi tasandil ja liikmesriikide vahel. Liikmesriigid esitavad komisjonile ja agentuurile analüüsi lõplikuks valmimiseks vajaliku teabe.

3. 1. detsembriks 2020 peab agentuur saatma komisjonile aruande võimaluse kohta lisada raudteeäärse ja rongisisese juhtkäskude ja signaalimise süsteemi arhitektuuri täiendavaid elemente, eelkõige selleks, et saavutada tulevikukindel konstruktsioon, lihtsustades tipptehnoloogia kasutamist ja tagades tagasiühilduvuse."

8) Artiklile 13 lisatakse lõiked 2 ja 3:

„2. Liikmesriigid võivad üksnes põhjendatud juhtudel lubada taotlejatel jätta kohaldamata lisa punkt 7.4.2.1 vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punktile a projektide suhtes, mille puhul võimalus kohaldada lisa punkti 7.4.2.3 on olemas või on aegunud. Lisa punkti 7.4.2.3 kohaldamine ei nõua direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punkti a kohaldamist.

3. Ilma et see piiraks lisa punktide 6.1.2.4 ja 6.1.2.5 kohaldamist, võivad taotlejad jätkata määruse (EL) 2016/919 algversiooni sätete (ja agentuuri asjakohaste arvamuste) kohaldamist, kui nad taotlevad luba:

a) raudteeäärsete süsteemide projektide jaoks, mis on käesoleva määruse jõustumise kuupäeval edasijõudnud arengujärgus, ja

b) rongisiseste süsteemide projektide jaoks, mida arendatakse vastavalt lisa A tabelis A.2 loetletud ERTMSi tehniliste kirjelduste kogumikule nr 2 või 3, mis on käesoleva määruse jõustumise kuupäeval edasijõudnud arengujärgus."

9) Lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VII lisale.

Artikkel 7

Rakendusotsust 2011/665/EL muudetakse järgmiselt.

1) Lisatakse artikkel 2a:

„Artikkel 2a

Agentuuri sisestatav teave

Agentuur peab kandma lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registrisse teabe tema väljastatud veeremitüübi kasutuslubade või veeremitüübi variantide kohta ja veeremitüübi või veeremitüübi variandi uute versioonide kohta vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 (*) artiklile 50, nagu on ette nähtud käesoleva otsuse II lisas.

(*) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66)."

2) Artikli 3 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad, et nende riiklikud ohutusasutused esitavad teabe nende väljastatud veeremitüübi lubade või veeremitüübi variantide kohta ja veeremitüübi või veeremitüübi variandi uute versioonide kohta vastavalt määruse (EL) 2018/545 artiklile 50, nagu on ette nähtud käesoleva otsuse II lisas."

3) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Piirangukoodid

Ühtlustatud piirangukoode kohaldatakse kõigis liikmesriikides.

Ajakohastatud piirangukoodide loend on komisjoni rakendusotsuses (EL) 2018/1614 (*) osutatud loend.

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

4) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VIII lisale.

5) II lisa asendatakse käesoleva määruse IX lisaga.

Artikkel 8

Määruste (EL) nr 1299/2014 ja (EL) nr 1303/2014 kohaselt peab iga liikmesriik ajakohastama oma riiklikku rakenduskava taristu KTK ja raudteetunnelite ohutuse KTK kohta. Iga liikmesriik edastab oma ajakohastatud rakenduskava teistele liikmesriikidele ja komisjonile 1. jaanuariks 2020.

Artikkel 9

1. Vastavushindamisasutusi käsitlevad teavitused jäävad määruste (EL) nr 321/2013, (EL) nr 1299/2014, (EL) nr 1301/2014, (EL) nr 1302/2014, (EL) nr 1303/2014 ja (EL) 2016/919 kohaldamise eesmärgil kehtima vastavalt nimetatud määrustele, mida on muudetud käesoleva määrusega.

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

Artikkel 10

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

Seda kohaldatakse alates 16. juunist 2019.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

I LISA

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

1) Punktides 1, 1.3, 3, 4.1, 4.2.1, 4.7, 5.1 ja 6.1.2.3 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

2) Punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

„1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala on kogu Euroopa Liidu raudteesüsteem vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktile 1, võttes arvesse rööpmelaiuse piiranguid, mis on esitatud artiklis 2.“

3) Punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. KOHALDAMISALA JA ALLSÜSTEEMI MÄÄRATLUS

2.1. **Kohaldamisala**

Käesolevat KTKd kohaldatakse „kaubavagunite, sealhulgas veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksuste suhtes“, nagu on osutatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 2, võttes arvesse artiklis 2 sätestatud piiranguid. Edaspidi kutsutakse veeremi allsüsteemi seda osa „kaubavaguniks“ ja see kuulub direktiivi 2016/797 II lisa kohasesse allsüsteemi „veerem“.

Muud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 2 loetletud veeremiüksused ei kuulu käesoleva KTK kohaldamisalasse. Eelkõige käib see järgmiste kohta:

a) mobiilsed raudteetaristu ehitus- ja hooldusseadmed;

b) veeremiüksused, mis on projekteeritud kandma

— mootorsõidukid, milles on reisijad, või

— mootorsõidukid, milles ei ole reisijaid, kuid mida on kavas kasutada reisirongide koosseisus (autovagunid);

c) veeremiüksused, mille

— pikkus koormatud konfiguratsiooni puhul suureneb, ja

— mille kasulik koormus on osa veeremiüksuse struktuurist.

Märkus. Vt ka punkt 7.1 erijuhtude kohta.

2.2. **Mõisted**

Käesolevas KTKs kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „üksus“ – veeremi kohta kasutatav üldmõiste. Selle suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd ning seega ka EÜ vastavustõendamise menetlust.

Üksus võib koosneda järgmisest:

— „vagun“, mida on võimalik eraldi kasutada ja mis koosneb oma rattapaaril asuvast eraldi karkassist, või

— koosseis püsivalt ühendatud „elementidest“, mida ei ole võimalik eraldi kasutada, või

— „ühilduva(te) maanteesõiduki(te)ga ühendatud eraldi raudtee pöördvankrid“, mille kombinatsioon moodustab raudteega ühilduva süsteemi koosseisu;

b) „rong“ – mitmest üksusest koosnev käituskoosseis;

c) „ettenähtud kasutuskord“ – hõlmab kõiki tingimusi, milles üksuse kasutamine on ette nähtud, ja selle tehnilisi piiranguid. Ettenähtud kasutuskord võib olla laiem käesolevas KTKs esitatud kirjeldustest, et üksusi oleks võimalik kasutada võrgustikus sama rongi koosseisus raudteeveo-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi alusel.“

4) Punkti 3 tabeli 1 rida 4.2.3.6.6 asendatakse järgmisega:

„4.2.3.6.6	Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3	1.2			1.5“.

5) Punkt 4.2.2.2 asendatakse järgmisega:

„4.2.2.2 Üksuse kere konstruktsioon, seadmete kinnitused ja tõstepunktid peavad olema projekteeritud selliselt, et standardi EN 12663-2:2010 5. peatükis kirjeldatud koormustingimuste korral ei tekiks pragusid, olulisi püsivaid deformatsioone ega rebenemisi.

Ühilduvate maanteesõidukitega ühendatud eraldi pöördvankrite koosseisu puhul võivad koormustingimused eespool mainitutest erineda tulenevalt nende kaheliigilisest kirjeldusest; sel juhul peab taotleja kirjeldama arvesse võetavaid koormustingimusi, võttes aluseks ühtsete kirjelduste kogumi, mille puhul võetakse arvesse konkreetseid kasutustingimusi seoses rongi koosseisu, manööverdamise ja käitamisega.

Vastavustõendamist on kirjeldatud punktis 6.2.2.1.

Tõstepunktid tuleb tähistada üksusel. Tähistus peab vastama standardi EN 15877-1:2012 punktile 4.5.14.

Märkus. Ühendamistehnikaid reguleeritakse punktiga 6.2.2.1 kooskõlas tehtud vastavustõendamisega.“

6) Punkti 4.2.3.1 teises ja kolmandas lõigus asendatakse tekst „EN 15273-2:2009“ tekstiga „EN 15273-2:2013 +A1:2016“.

7) Punktis 4.2.3.1 asendatakse tekst „GIC1 ja GIC2“ tekstiga „GI1 ja GI2“.

8) Punktis 4.2.3.2 asendatakse tekst „EN 15528:2008“ tekstiga „EN 15528:2015“.

9) Punktis 4.2.3.3 asendatakse tekst „komisjoni otsuse 2012/88/EL ([1])“ tekstiga „ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0“.

10) Punktist 4.2.3.3 jäetakse välja joonealune märkus „([1]) ELT L 51, 23.2.2012, lk 1.“

11) Punktis 4.2.3.4 asendatakse tekst „Pardaseadmete projekteerimise ja vastavushindamise kirjeldus on käesoleva KTK avatud punkt.“ järgmisega:

„Kui kavatsetakse tagada üksuse seire pardaseadmete abil, tuleb täita järgmised nõuded:

— need seadmed peavad suutma tuvastada üksuse teljepukside/laagrite seisukorra halvenemise;

— pukside seisukorda hinnatakse kas nende temperatuuri või dünaamiliste sageduste või mõne muu sobiva pukside olukorda kajastava näitaja jälgimise teel;

— tuvastussüsteem peab asuma täielikult veeremiüksuse pardal ja diagnoosisõnumid peavad olema pardal kättesaadavad;

— saadetavaid diagnoosisõnumeid ja nende kättesaadavaks tegemist tuleb kirjeldada käesoleva KTK punkti 4.4 kohastes kasutamisega seotud dokumentides ja käesoleva KTK punktis 4.5 kirjeldatud hoolduseeskirjades.“

12) Punktis 4.2.3.5.2 asendatakse tekst „standardi EN 14363:2005 5. peatükis“ tekstiga „standardi EN 14363:2016 4., 5. ja 7. peatükis“.

13) Punkt 4.2.3.6.6 asendatakse järgmisega:

„4.2.3.6.6. *Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid*

Käesolevat nõuet kohaldatakse selliste üksuste suhtes, mis on varustatud automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemidega, millel on rataste telje asendi ümberlülitamise mehhanism, mis võimaldab üksust muuta ühilduvaks 1 435 mm rööpmelaiusega rööbasteede ja muu(de) käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluva(te) rööpmelaius(t)ega rööbasteede jaoks.

Ümberlülitusmehhanism peab tagama rataste ohutu lukustumise teljel vajalikus kohas.

Pärast rööpmelaiuse muutmise seadme läbimist kontrollitakse lukustussüsteemi seisundit (lukus või mitte) ja rataste asendit ühel või mitmel järgmisel viisil: visuaalne kontroll, üksuse pardal olev kontrollisüsteem või taristu/seadme kontrollisüsteem. Üksuse pardal oleva kontrollisüsteemi puhul peab olema võimalik pidev jälgimine.

Kui käiguosa on varustatud pidurisüsteemiga, mille asend rööpmelaiuse muutmise käigus muutub, peab automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem tagama pidurisüsteemi ja rataste õige asendi ja ohutu lukustamise samal ajal.

Kui käitamise ajal ilmneb rataste ja pidurisüsteemi (kui see on asjakohane) asendi lukustamisel rike, võib see suure tõenäosusega lõppeda katastroofilise õnnetusega (põhjustades mitme inimese surma); võttes arvesse rikke tagajärgede tõsidust, tuleb tõendada, et see risk on viidud aktsepteeritava tasemeni.

Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem on määratletud koostalitluse komponendina (punkt 5.3.4b) ja see on koostalitluse komponendi „rattapaar“ osa (punkt 5.3.2). Vastavushindamise menetlusi on täpsustatud käesoleva KTK punktis 6.1.2.6 (koostalitluse komponendi tasand), punktis 6.1.2.2 (ohutusnõue) ja punktis 6.2.2.4a (allsüsteemi tasand).

Rööpmelaius, millega üksus ühildub, tuleb märkida tehnilistes dokumentides.

Rööpmelaiuse muutmise kirjeldus tavatingimustes, sh rööpmelaiuse muutmise seadme tüüp/seadmete tüübid, millega üksus ühildub, peab olema osa tehnilistest dokumentidest (vt ka käesoleva KTK punkt 4.4).

Käesoleva KTK muude punktide kohaseid nõudeid ja vastavushindamisi kohaldatakse eraldi ratta iga sellise asendi suhtes, mis vastab ühele rööpmelaiusele, ja see tuleb vastavalt dokumenteerida.“

14) Punktis 4.2.4.2 asendatakse tekst „komisjoni määrusega (EÜ) nr 352/2009, ([1])“ tekstiga „komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 402/2013, ([1])“.

15) Punktis 4.2.4.2 asendatakse joonealune märkus „([1]) ELT L 108, 29.4.2009, lk 4.“ joonealuse märkusega „([1]) ELT L 121, 3.5.2013, lk 8.“

16) Punktis 4.2.4.3.2.1 asendatakse tekst „andmeleht UIC 544-1:2013“ ja tekst „UIC 544-1:2013“ tekstiga „UIC 544-1:2014“.

17) Punktis 4.2.4.3.2.2 asendatakse tekst „minimaalne seisupiduri pidurdustõhusus“ tekstiga „minimaalne seisupidurdusjõud“.

18) Punktist 4.2.4.3.2.2 jäetakse välja tekst „seisupiduri minimaalne tõhusus märgitakse üksusele. Märgistus on kooskõlas standardi EN 15877-1:2012 punktiga 4.5.25.“

19) Punktis 4.2.5 asendatakse tekst „EN 50125-1:1999“ tekstiga „EN 50125-1:2014“.

20) Punktis 4.2.6.2.1 asendatakse tekst „EN 50153:2002“ tekstiga „EN 50153:2014“.

21) Punktis 6.2.2.8.4 asendatakse tekst „TS 45545-7:2009“ tekstiga „EN 45545-7:2013“.

22) Punktis 4.2.6.2.2 asendatakse tekst „EN 50153:2002“ tekstiga „EN 50153:2014“.

23) Punktis 4.2.6.3 asendatakse tekst „ERA tehnilise dokumendi ERA/TD/2012-04/INT 18. jaanuari 2013. aasta versiooni 1.2 (avaldatud ERA veebisaidil (http://www.era.europa.eu)) peatükiga 1“ tekstiga „standardi EN 16116-2:2013 joonisega 11.“

24) Punkti 4.3.3 tabelis 7 asendatakse tekst „Viide komisjoni otsuses 2012/88/EL, lisa A tabeli A2 viide 77“ tekstiga „Viide dokumendis ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0“.

25) Punkt 4.4 asendatakse järgmisega:

„4.4. **Kasutuseeskirjad**

Kasutuseeskirjad töötatakse välja raudtee-ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis kirjeldatud menetluste raames. Kõnealustes eeskirjades võetakse arvesse kasutamisega seotud dokumente, mis on osa tehnilisest dokumentatsioonist, nagu on nõutud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 ja kehtestatud IV lisas.

Ohutuse seisukohast oluliste komponentide (vt ka punkt 4.5) jaoks arendavad projekteerijad/tootjad konkreetsed käitamis- ja käitamise jälgitavuse nõuded välja projekteerimisetapis ning pärast veeremiüksuste käikuandmist projekteerijate/tootjate ja asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate või asjaomase vagunivaldajaga tehtava koostöö käigus.

Kasutamisega seotud dokumentides kirjeldatakse üksuse omadusi asjakohase ettenähtud kasutuse korral, et määrata kindlaks kasutuseeskirjad tavapärastes ja erinevates mõistlikult ettenähtavates halvenenud tingimustes.

Kasutamisega seotud dokumentide hulka kuuluvad:

— tavatingimustes kasutamise kirjeldus, mis hõlmab üksuse kasutusomadusi ja -piiranguid näiteks veeremi rööpmelaius, maksimaalne projekteeritud kiirus, teljekoormused, pidurdustõhusus, ühilduvus rongituvastussüsteemidega, lubatud keskkonnatingimused, rööpmelaiuse muutmise seadme tüüp/seadmete tüübid, millega üksus ühildub, ja nende käitamine);

— mõistlikult ettenähtavates halvenenud tingimustes käitamise (kui käesolevas KTKs kirjeldatud seadmete või funktsioonide puhul tekivad ohutuspuudujäägid) kirjeldus koos üksuse asjakohaste lubatud piirmäärade ja kasutustingimustega, mis võivad tekkida;

— ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu. Ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu peab sisaldama konkreetseid käitamis- ja käitamise jälgitavuse nõudeid.

Taotleja esitab kasutuseeskirjadega seotud dokumentide esialgse versiooni. Kõnealuseid dokumente võidakse hiljem muuta kooskõlas vastavate liidu õigusaktidega, võttes arvesse olemasolevaid üksuse kasutus- ja hooldustingimusi. Teavitatud asutus kontrollib ainult seda, et kasutamisega soetud dokumendid on esitatud.“

26) Punkt 4.5 asendatakse järgmisega:

„4.5. **Hoolduseeskirjad**

Hooldus on selliste toimingute kogum, mis on mõeldud funktsionaalse üksuse hoidmiseks seisukorras, milles see suudab oma nõutavat funktsiooni täita, või kõnealuse seisukorra taastamiseks.

Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 nõutud ja IV lisas kehtestatud tehnilise dokumentatsiooni osaks olevad järgmised dokumendid on vajalikud üksuste hooldustegevusteks:

— ülddokumendid (punkt 4.5.1);

— hoolduskava tõendusdokument (punkt 4.5.2) ja

— hooldustööde kirjeldus (punkt 4.5.3).

Taotleja esitab punktides 4.5.1, 4.5.2 ja 4.5.3 kirjeldatud kolm dokumenti. Kõnealuseid dokumente võib hiljem kooskõlas vastavate ELi õigusaktidega muuta, võttes arvesse olemasolevaid üksuse kasutus- ja hooldustingimusi. Teavitatud asutus kontrollib ainult seda, et hooldusdokumendid on esitatud.

Taotleja või taotleja volitatud üksus (nt vagunivaldaja) esitab need dokumendid veeremiüksuse hoolduse eest vastutavale üksusele niipea, kui see on määratud veeremiüksuse hoolduse eest vastutavaks.

Nende kolme dokumendi alusel määrab hoolduse eest vastutav üksus hoolduskava ja asjakohased hooldusnõuded kindlaks hoolduse tasandil omal vastutusel (ei kuulu hindamisele käesoleva KTK alusel).

Dokumendid sisaldavad ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu. Ohutuse seisukohast olulised komponendid on komponendid, mille puhul üks rike võib suure tõenäosusega põhjustada direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punktis 12 määratletud raske õnnetusjuhtumi.

Ohutuse seisukohast olulised komponendid ja nende konkreetsed hooldus- ja käitamisnõuded ning hoolduse jälgitavuse nõuded teevad kindlaks projekteerijad/tootjad projekteerimisetapis ning pärast veeremiüksuste käikuandmist tehakse need kindlaks projekteerijate/tootjate ja asjaomaste hoolduse eest vastutavate üksuste tehtava koostöö käigus.

4.5.1. *Ülddokumendid*

Ülddokumendid hõlmavad järgmist:

— üksuse ja selle komponentide joonised ja kirjeldus;

— üksuse hooldamist käsitlevad mis tahes õiguslikud nõuded;

— süsteemide joonis (elektri-, pneumo-, hüdro- ja juhtimissüsteemide joonised);

— täiendavad pardasüsteemid (süsteemide, sh funktsionaalsuse, liideste spetsifikatsioonide ning andmete töötlemise ja protokollide kirjeldus);

— iga veeremi seadistusdokumentatsioon (osade nimekiri ja materjalide spetsifikatsioon), mis võimaldab (eelkõige, aga mitte ainult) jälgitavust hooldustööde ajal.

4.5.2. *Hoolduskava tõendusdokument*

Hoolduskava tõendusdokumendis kirjeldatakse, kuidas määratakse kindlaks ja kavandatakse hooldustoimingud, et tagada veeremi omaduste säilitamine selle kasutusaja jooksul lubatud piirides. Dokumentatsioonis esitatakse sisendandmed, et määrata kindlaks hooldustegevuste kontrolli ja perioodilisuse kriteeriumid. Hoolduskava tõendusdokument koosneb järgmisest:

— üksuse hooldustööde kavandamiseks kasutatud pretsedendid, põhimõtted ja meetodid;

— ohutuse seisukohast oluliste komponentide ja nende konkreetsete käitamis-, hooldus- ja jälgitavusnõuete kindlakstegemiseks kasutatud pretsedendid, põhimõtted ja meetodid.

— üksuse tavapärase kasutamise piirmäärad (näiteks km/kuus, kliimapiirangud, ettenähtud koormuste tüübid jne);

— hooldustööde kavandamiseks kasutatud asjakohased andmed ja kõnealuste andmete päritolu (ekspluatatsioonikogemus);

— hooldustööde projekteerimiseks tehtud katsed, uuringud ja arvutused.

4.5.3. *Hooldustööde kirjeldus*

Hooldustööde kirjelduses kirjeldatakse hooldustööde tegemise võimalikke viise. Hooldustoimingud hõlmavad muu hulgas kontrolli, seiret, katseid, mõõtmisi, asendamisi, kohandamisi ja parandustöid.

Hooldustoimingud jagunevad järgmiselt:

— ennetav hooldus (korrapärane ja kontrollitav) ning

— korrigeeriv hooldus.

Hooldustööde kirjeldus sisaldab allpool esitatut.

— Komponentide hierarhia ja funktsionaalne kirjeldus, millega seatakse veeremile piirangud, loetledes kõik kõnealuse veeremi tootekonstruktsiooni kuuluvad komponendid ja kasutades vajalikul arvul eraldi kirjeldustasemeid. Hierarhias kõige madalamal olev komponent on väljavahetatav komponent.

— Varuosade (väljavahetatavate osade) tehnilisi ja funktsionaalseid kirjeldusi sisaldav osade loetelu. Loetelu sisaldab kõiki osi, mille vahetamine on ette nähtud teatava tingimuse korral või pärast elektrilist või mehaanilist riket või mis võivad vajada väljavahetamist pärast ettenähtavat juhuslikku kahjustust. Koostalitluse komponendid märgitakse ära ja neile viidatakse nende vastavusdeklaratsioonis.

— Ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu. Ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu peab sisaldama konkreetseid hooldusnõudeid ja hoolduse jälgitavuse nõudeid.

— Komponentide piirmäärad, mida ei tohi käitamisel ületada. On lubatud määrata kindlaks käitamispiirangud halvenenud tingimustel käitamiseks (kui mõni piirmäär on ületatud).

— Nende Euroopa õigusaktidega määratud kohustuste loetelu, mida komponentide või allsüsteemide suhtes kohaldatakse.

— Hoolduskava, (*) s.o struktureeritud ülesandekomplekt hooldustööde tegemiseks, sh toimingud, menetlused ja vahendid. Kõnealuse ülesandekomplekti kirjeldus hõlmab järgmist:

a) lammutamise/kokkumonteerimise juhendjoonised, mis on vajalikud vahetatavate osade nõuetekohaseks kokkumonteerimiseks/lammutamiseks;

b) hoolduskriteeriumid;

c) eelkõige ohutuse seisukohast tähtsate osade kontroll ja katsed; need hõlmavad visuaalseid kontrolle ja mittepurustavaid katseid (näiteks vajaduse korral ohutust kahjustada võivate puudujääkide avastamiseks);

d) ülesande täitmiseks vajalikud tööriistad ja materjalid;

e) ülesande täitmiseks vajalikud tarvikud;

f) isikukaitsemeetmed ja -vahendid.

— Pärast iga hooldust ja enne veeremi uuesti kasutusele võtmist tehtavad vajalikud katsed ja menetlused.

(*) Hoolduskava puhul võetakse arvesse Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) kaubavagunite hoolduse töökonnas saadud tulemusi (vt kaubavagunite hoolduse töökonna tegevuste lõpparuanne, mis on avaldatud ERA veebisaidil http://www.era.europa.eu).“

27) Punktis 4.8 asendatakse tekst „GIC1 ja GIC2“ tekstiga „GI1 ja GI2“.

28) Lisatakse uus punkt 4.9:

„4.9. **Marsruudi ühilduvuse kontroll enne lubatud veeremiüksuste kasutamist**

Allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja kasutab marsruudi ühilduvuse kontrolliks, on kirjeldatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (*) D1 liites.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).“

29) Punktis 5.3.1 asendatakse tekst „Käiguosa projekteeritakse kasutusvahemiku ja kasutusvaldkonna jaoks, mis määratakse kindlaks järgmiste parameetrite alusel:“ järgmise tekstiga:

„Käiguosa projekteeritakse kõigi kasutusvahemike ja kasutusalade jaoks, mis määratakse kindlaks järgmiste parameetrite alusel:

— rööpmelaius;“.

30) Punktis 5.3.2 asendatakse tekst „Rattapaari hinnatakse ja see projekteeritakse kasutusvaldkonna jaoks järgmise alusel:“ järgmise tekstiga:

„Käesoleva KTK kohaldamisel loetakse rattapaarid koosnevaks põhiosadest, millega tagatakse mehaaniline liides rööbasteega (rattad ja ühenduselemendid: näiteks risttelg, sõltumatu rattatelg). Abiosasid (teljepuksid, teljepuksikarbid, käigukastid ja pidurikettad) hinnatakse allsüsteemi tasandil.

Rattapaari hinnatakse ja see projekteeritakse kasutusala jaoks järgmise alusel:

— rööpmelaius,“.

31) Punktis 5.3.3 asendatakse tekst „— maksimaalne kiirus ja kasutusaeg ning“ järgmisega:

„— maksimumkiirus;

— piirmäärad käitamisel ning“.

32) Punkti 5.3.4a järele lisatakse uus punkt 5.3.4b:

„5.3.4b. *Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem*

Koostalitluse komponenti „automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem“ hinnatakse ja see projekteeritakse kasutusala jaoks järgmise alusel:

— rööpmelaius, mille jaoks süsteem on projekteeritud;

— maksimaalsete staatiliste teljekoormuste vahemik;

— veerepinna nimiläbimõõt;

— Üksuse projekteeritud maksimumkiirus ning

— rööpmelaiuse muutmise seadme tüüp/seadmete tüübid, mille jaoks süsteem on projekteeritud, sh nimikiirus rööpmelaiuse muutmise seadme(te) läbimisel ja maksimaalsed teljejõud rööpmelaiuse automaatse vahetamise ajal.

Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem peab vastama punkti 4.2.3.6.6 nõuetele; neid nõudeid hinnatakse koostalitluse komponendi tasandil, nagu on esitatud punktis 6.1.2.6.“

33) Punkti 6.1.2 tabelisse 9 lisatakse rea „4.2.3.6.4 Telg“ alla uus rida 4.2.3.6.6:

„4.2.3.6.6	Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)“.

34) Punkti 6.1.2 viimase lõigu järele lisatakse järgmine tekst:

„Kui käesoleva KTK punktis 5.3 koostalitluse komponendina määratletud komponendi suhtes kohaldatakse erijuhtu, võib vastav nõue olla kontrolli osa üksnes koostalitluse komponendi tasandil, kui komponent vastab endiselt käesoleva KTK 4. ja 5. peatüki nõuetele ning kui erijuhu puhul ei viidata riiklikule eeskirjale (st lisanõue, mis vastab peamisele KTK-le ja mis on KTKs täielikult sätestatud).

Muudel juhtudel toimub kontroll allsüsteemi tasandil; kui komponendi suhtes kohaldatakse riiklikku eeskirja, võib asjaomane liikmesriik kindlaks määrata asjakohased kohaldatavad vastavushindamise menetlused.“

35) Punkt 6.1.2.1 asendatakse järgmisega:

„6.1.2.1 Käiguosa

Sõidudünaamilise käitumise vastavustõendamine on esitatud standardis EN 16235:2013.

Standardi EN 16235:2013 6. peatükis kindlaksmääratud käiguosaga varustatud üksused eeldatakse olevat kooskõlas asjakohaste nõuetega, kui käiguosi kasutatakse nende kindlaksmääratud kasutusaladel.

Pöördvankri raami tugevust hinnatakse vastavalt standardi EN 13749:2011 punktile 6.2.“

36) Punkti 6.1.2.2 viimane lõik asendatakse järgmisega:

„Kokkumonteerimisetapis kohaldatakse vastavustõendamise menetlust selle tagamiseks, et ükski defekt, mis tuleneb teljele paigaldatud osade mehaaniliste omaduste mis tahes muutustest, ei kahjustaks ohutust. See menetlus koosneb segava toime väärtuste kindlaksmääramisest ja pressistuga rattapaaride korral vastavast pressistu diagrammist.“

37) Punktis 6.1.2.5 asendatakse tekst „dokumendi ERA/TD/2013-02/INT versiooniga 2.0 (XX.XX.2014)“ tekstiga „dokumendi ERA/TD/2013-02/INT versiooniga 3.0 (27.11.2015)“ ja kolmes kohas asendatakse tekst „dokumendi ERA/TD/2013-02/INT versiooni 2.0 ((XX.XX.2014)“ tekstiga „dokumendi ERA/TD/2013-02/INT versiooni 3.0 (27.11.2015)“.

38) Punkti 6.1.2.5 alla lisatakse uus punkt 6.1.2.6:

„6.1.2.6 Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem

Hindamismenetlus peab põhinema valideerimiskaval, mis hõlmab kõiki punktides 4.2.3.6.6 ja 5.3.4b mainitud aspekte.

Valideerimiskava peab olema kooskõlas punkti 4.2.3.6.6 kohase ohutusanalüüsiga ja selles peab olema kindlaks määratud hindamine, mida on vaja kõigis järgmistes eri etappides:

— projekti ekspertiis;

— staatilised katsed (stendikatsed ja rattapaari integreerimise/üksusse integreerimise katsed);

— rööpmelaiuse muutmise seadme(te) katsed, mis on käitamistingimuste seisukohast esindavad;

— katsed rööbasteel, mis on käitamistingimuste seisukohast esindavad.

Seoses punkti 4.2.3.6.6 kohaselt nõutava ohutustasemele vastavuse tõendamisega dokumenteeritakse selgelt ohutusanalüüsis arvesse võetavad eeldused, mis on seotud üksusega, kuhu süsteem kavatsetakse integreerida, ja selle üksuse kasutusotstarbega.

Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemi puhul võidakse hinnata selle kasutussobivust (moodul CV). Enne käitamiskatsete alustamist kasutatakse sobivat moodulit (CB või CH1) koostalitluse komponendi projekti sertifitseerimiseks. Käitamiskatsed tehakse tootja taotluse korral; tootja peab saama raudteeveo-ettevõtjalt nõusoleku viimase osalemiseks sellises hindamises.

Vastavushindamise eest vastutava teavitatud asutuse sertifikaat peab sisaldama nii punkti 5.3.4b kohaseid kasutustingimusi kui ka rööpmelaiuse muutmise seadme(te) tüüpi/tüüpe ja käitamistingimusi, millega seoses automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemi on hinnatud.“

39) Punktis 6.2.2.1 asendatakse tekst „Vastavustõendamine on kooskõlas standardi EN 12663-2:2010 6. ja 7. peatükiga.“ tekstiga „Vastavustõendamine peab olema kooskõlas standardi EN 12663-2:2010 6. ja 7. peatükiga või standardi EN 12663-1:2010+A1:2014 9.2 peatükiga.“

40) Punkt 6.2.2.2 asendatakse järgmisega:

„6.2.2.2 Kõveral rööbasteel rööbastelt mahajooksmise vältimine

Vastavustõendamine tehakse kooskõlas standardi EN 14363:2016 4., 5. ja 6.1. peatükiga.“

41) Punkt 6.2.2.3 asendatakse järgmisega:

„6.2.2.3 Dünaamiline käitumine sõidu ajal

Katsed rööbasteel

Vastavustõendamine tehakse kooskõlas standardi EN 14363:2016 4., 5. ja 7. peatükiga.

1 668 mm rööpmelaiusega võrgustikus käitatavate üksuste puhul saadakse standardi EN 14363:2016 (punkti 7.6.3.2.6 alapunkt 2) kohaselt raadiuse Rm = 350 m juures normaliseeritud suunava jõu hinnanguline väärtus järgmise valemi alusel:

Ya,nf,qst = Ya,f,qst – (11 550 m/Rm – 33) kN.

Kvaasistaatilise suunava jõu Yj,a,qst piirnorm on 66 kN.

Välisrööpa kõrgenduse puudujäägi väärtusi saab kohandada 1 668 mm rööpmelaiuse jaoks, korrutades vastavad 1 435 mm parameetri väärtused järgmise teisendusteguriga: 1 733/1 500.

Aruandesse kantakse suurima ekvivalentkoonilisuse ja kiiruse kombinatsioon, mille puhul üksus vastab standardi EN 14363:2016 4., 5. ja 7. peatükis märgitud stabiilsuskriteeriumile.“

42) Punkti 6.2.2.4 lisatakse teksti alla järgmine tekst:

„Eespool nimetatud vastavustõendamiseks on lubatud kasutada muid standardeid, kui EN-standardid ei hõlma kavandatud tehnilist lahendust; sel juhul peab teavitatud asutus kontrollima, et alternatiivsed standardid moodustavad osa tehniliselt ühtlastest standardikogumitest, mida kohaldatakse pukside projekteerimise, konstrueerimise ja katsetamise suhtes.

Eespool nõutava tõendamise puhul võib osutada üksnes standarditele, mis on avalikult kättesaadavad.

Kui puksid on toodetud vastavalt projektile, mis on välja töötatud ja mida on juba kasutatud toodete turule laskmiseks enne nende toodete suhtes kohaldatavate asjakohaste KTKde jõustumist, on taotlejal lubatud kalduda kõrvale eespool mainitud vastavustõendamise menetlusest, osutades projekti ekspertiisile ja tüübihindamisele, mis tehti seoses varasemate taotlustega ja võrreldavatel tingimustel; kõnealune tõendamine tuleb dokumenteerida ja seda käsitatakse sama tasandi tõendina kui mooduli SB kohast tüübihindamist või mooduli SH1 kohast projektihindamist.“

43) Punkti 6.2.2.4 järele lisatakse uus punkt 6.2.2.4a:

„6.2.2.4a. Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid

Ohutusanalüüs, mis on nõutav punkti 4.2.3.6.6 kohaselt ja mida tehakse koostalitluse komponendi tasandil, tuleb konsolideerida üksuse tasandil; eelkõige võib olla vaja vaadata läbi punkti 6.1.2.6 kohaselt tehtud eeldused, et võtta arvesse üksust ja selle kasutusotstarvet.“

44) Punktis 6.2.2.5 asendatakse tekst „pöördvankriüksuste puhul andmelehe UIC 430-1:2012 H lisa joonis 18“ tekstiga „pöördvankriüksuste puhul andmelehe UIC 430-1:2012 H lisa joonis 18 ning I lisa joonised 19 ja 20.“

45) Punktis 6.2.2.8.1 asendatakse tekst „EN 1363-1:1999“ tekstiga „EN 1363-1:2012“.

46) Punktis 6.2.2.8.2 asendatakse tekst „Materjalide süttivuse ja leegi levimise omadusi katsetatakse kooskõlas standardiga ISO 5658-2:2006/Am1:2011, mille puhul on piirväärtus CFE ≥ 18 kW/m². Vajalike süttivuse ja leegi levimise omadustele peetakse vastavaks järgmiste materjalide ja komponentide tuleohutusnõudeid:“ tekstiga „Materjalide süttivuse ja leegi levimise omadusi katsetatakse kooskõlas standardiga ISO 5658-2:2006/Am1:2011, mille puhul on piirväärtus CFE ≥ 18 kW/m².

Pöördvankrite kummist osasid katsetatakse kooskõlas standardiga ISO 5660-1:2015, mille puhul on piirväärtus MARHE ≤ 90 kW/m² katsetingimustes, mida on kirjeldatud standardi EN 45545-2:2013+A1:2015 tabeli 6 viites T03.02.

Vajalike süttivuse ja leegi levimise omadustele peetakse vastavaks järgmiste materjalide ja komponentide tuleohutusnõudeid:

— rattapaarid, kattega või ilma;“.

47) Punktis 6.2.2.8.3 asendatakse tekst „EN 50355:2003“ tekstiga „EN 50355:2013“.

48) Punktis 6.2.2.8.3 asendatakse tekst „EN 50343:2003“ tekstiga „EN 50343:2014“.

49) Punkt 7.1 asendatakse järgmisega:

„7.1. **Turule laskmise luba**

Käesolevat KTKd kohaldatakse pärast käesoleva KTK kohaldamise kuupäeva turule lastavale allsüsteemile „veerem – kaubavagunid“ punktides 1.1, 1.2 ja 2.1. sätestatud ulatuses.

Käesolevat KTKd kohaldatakse vabatahtlikult ka järgmise suhtes:

— punkti 2.1 alapunktis a osutatud üksused transpordikonfiguratsioonis, kui need vastavad käesolevas KTKs määratletud „üksusele“; ja

— punkti 2.1 punktis c määratletud üksused, kui need on tühjas konfiguratsioonis.

Kui taotleja otsustab käesolevat KTKd kohaldada, siis peavad liikmesriigid vastavat EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni tunnustama.“

50) Punkt 7.1.2 asendatakse järgmisega:

„7.1.2. **Esimese turule laskmise loa vastastikune tunnustamine**

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 3 punktiga b antakse veeremi (nagu see on määratletud käesolevas KTKs) turule laskmise luba järgmise alusel:

— kooskõlas artikli 21 lõike 3 punktiga a: EÜ vastavustõendamise deklaratsioon, nagu on ette nähtud kõnealuse direktiivi artikliga 15, ja

— kooskõlas artikli 21 lõike 3 punktiga d: tõendid üksuse tehnilise vastavuse kohta ELi võrgustikku hõlmava kasutusala võrgustikus.

Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 3 punktid b ja c ei kujuta endast lisanõuet. Veeremiüksuse tehniline ühilduvus eeskirjadega (KTK või riiklikud eeskirjad) hõlmatud võrgustikus; ka seda aspekti tuleb arvesse võtta EÜ vastavustõendamise tasandil.

Seepärast on tingimused, mille kohaselt kasutusala ei ole piiratud konkreetse riigi võrgustikuga, esitatud allpool lisanõuetena, mida tuleb käsitleda veeremi allsüsteemi EÜ vastavustõendamisel. Kõnealused tingimused täiendavad punktis 4.2 esitatud nõudeid ja neid tuleb täita täiel määral.

a) Üksus peab olema varustatud sepistatud ja valtsitud ratastega, mida on hinnatud kooskõlas punkti 6.1.2.3 alapunktiga a.

b) Tehnilisse dokumentatsiooni tuleb märkida, kas punkti 7.3.2.2 alapunktis a kehtestatud nõuded, mis puudutavad teljepukside seisundi seiret raudteeäärsete seadmetega, on täidetud või mitte.

c) Üksuse jaoks punkti 4.2.3.1 kohaselt kindlaks määratud võrdlusprofiil tuleb määrata ühele sihtvõrdlusprofiilidest G1, GA, GB ja GC, sh alaosa jaoks kasutatavad võrdlusprofiilid GI1 ja GI2.

d) Üksus peab ühilduma rongituvastussüsteemidega, mis põhinevad rööbastee vooluahelatel, teljeloenduritel ja silmusahelal, nagu on kirjeldatud punkti 4.2.3.3 alapunktides a, b ja c.

e) Üksus peab olema varustatud käsitsihaakimise süsteemiga kooskõlas C liite punktis 1 sätestatud ettekirjutustega ning vastama punkti 8 nõuetele või olema varustatud mis tahes poolautomaatse või automaatse standarditud haakimissüsteemiga.

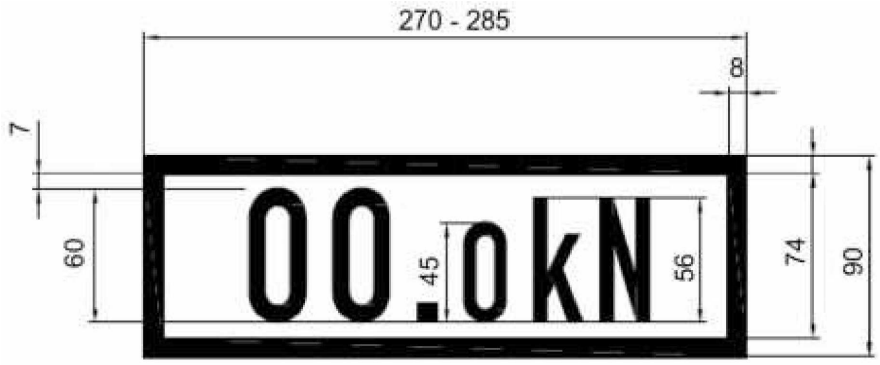
f) Pidurisüsteem peab olema kooskõlas C liite punktide 9, 14 ja 15 tingimustega, kui kohaldatakse punktis 4.2.4.2 sätestatud võrdlusjuhtumit.

g) Üksusel peab olema kogu asjakohane märgistus kooskõlas standardiga EN 15877-1:2012, v.a märgistus, mis on määratletud selle punkti 4.5.25 alapunktis b.

h) Seisupidurdusjõud tuleb märkida joonise 1 kohaselt 30 mm allapoole standardi EN 15877-1 punktis 4.5.3 esitatud märgistust.

Joonis 1

Seisupidurdusjõu märkimine



Kui rahvusvahelise lepinguga, mille osaline Euroopa Liit on, nähakse ette vastastikused õigussätted, on üksused, mida lubatakse nimetatud rahvusvahelise lepingu kohaselt käitada ja mis vastavad kõigile punktis 4.2 ja käesolevas punktis 7.1.2 sätestatud nõuetele, lubatud lasta Euroopa Liidu liikmesriigi turule."

51) Punkt 7.2 asendatakse järgmisega:

„7.2. **Rakendamise üldeeskirjad**

7.2.1. *Komponentide asendamine*

Käesolevas punktis käsitletakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 2 osutatud komponentide asendamist.

Arvesse tuleb võtta järgmisi kategooriaid:

Sertifitseeritud koostalitluse komponendid: komponendid, mis vastavad 5. peatükis esitatud koostalitluse komponendile ja millel on vastavussertifikaat.

Muud komponendid: mis tahes komponendid, mis ei vasta 5. peatükis märgitud koostalitluse komponendile.

Sertifitseerimata koostalitlus komponendid: komponendid, mis vastavad 5. peatükis esitatud koostalitluse komponentidele, kuid millel ei ole vastavussertifikaati ja mis on toodetud enne punktis 6.3 sätestatud üleminekuperioodi lõppu.

Tabelis 11 on esitatud võimalikud permutatsioonid.

Tabel 11

Asenduspermutatsioonide tabel

	… mis asendatakse …		
	… sertifitseeritud koostalitluse komponentidega	… muude komponentidega	… sertifitseerimata koostalitluse komponentidega
Sertifitseeritud koostalitluse komponendid …	võimalik	ei ole võimalik	võimalik
Muud komponendid …	ei ole võimalik	võimalik	ei ole võimalik
Sertifitseerimata koostalitluse komponendid …	võimalik	ei ole võimalik	võimalik

Tabelis 11 kasutatud sõna „võimalik" tähendab seda, et hoolduse eest vastutav üksus võib omal vastutusel asendada komponendi muu komponendiga, kasutades sama funktsiooni ja vähemalt sama tulemuslikkust kooskõlas asjakohase KTK nõuetega, kui kõnealused komponendid

— on sobilikud, s.o vastavad asjakohas(t)ele KTK(de)le;

— on kasutusalal kasutusel;

— võimaldavad koostalitust;

— vastavad olulistele nõuetele ja

— on kooskõlas tehnilises dokumentatsioonis sätestatud piirangutega.

7.2.2. *Olemasoleva üksuse või olemasoleva üksuse tüübi muutmine*

7.2.2.1. Sissejuhatus

Käesolevas punktis 7.2.2 on esitatud põhimõtted, mida peavad kohaldama muutusi haldavad üksused ja lube andvad üksused kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 9, artikli 21 lõikes 12 ja IV lisas kirjeldatud EÜ vastavustõendamise menetlusega. Seda menetlust on edasi arendatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 (*) artiklites 13, 15 ja 16 ning komisjoni otsuses 2010/713/EÜ (**).

Punkti 7.2.2 kohaldatakse juhul, kui olemasolevat üksust või üksuse tüüpi muudetakse, sh uuendatakse või täiendatakse. Seda ei kohaldata selliste muudatuste korral,

— millega ei kalduta kõrvale allsüsteemide EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest toimikust, kui see on olemas, ning

— mis ei mõjuta EÜ vastavusdeklaratsiooniga hõlmamata põhiparameetreid, kui neid on.

Veeremitüübi loa omanik peab esitama muutusi haldavale üksusele mõistlikel tingimustel teabe, mida on vaja muudatuste hindamiseks.

7.2.2.2. Nii üksuse kui ka üksuse tüübi muudatuste haldamist käsitlevad eeskirjad

Üksuse osad ja põhiparameetrid, mida muudatus(ed) ei mõjuta, ei ole hõlmatud käesolevale KTK-le vastavuse hindamisega.

Ilma et see piiraks punkti 7.2.2.3 kohaldamist, on vaja täita käesoleva KTK või müra KTK (komisjoni määrus (EL) nr 1304/2014, (***) vt kõnealuse KTK punkt 7.2) nõudeid käesoleva KTK nende põhiparameetrite puhul, mida muudatused võivad mõjutada.

Kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artiklitega 15 ja 16 ja otsusega 2010/713/EL ning moodulite SB, SD/SF või SH1 kohaldamisega ELi vastavustõendamisel ja vajaduse korral kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikega 5 peab muutust haldav asutus teatama teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust asjakohas(t)e KTK(de) nõuetele ja mille tõttu peab teavitatud asutus uusi kontrolle tegema. Selle teabe esitab muudatust haldav asutus koos viidetega tehnilistele dokumentidele, mis on seotud olemasoleva EÜ tüübihindamis- või projektihindamistõendiga.

Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutavat üldist ohutushinnangut, on selliste muudatuste korral, mis nõuavad pidurisüsteemi puhul punktis 4.2.4.2 sätestatud ohutusnõuete uut hindamist, vaja uut turule laskmise luba, v.a juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

— pidurisüsteem vastab C liite punktide C.9 ja C.14 tingimustele pärast muudatust, või

— nii algsed kui ka muudetud pidurisüsteemid vastavad punktis 4.2.4.2 kehtestatud ohutusnõuetele.

Muude KTKde rakendamisega seotud riiklikke üleminekustrateegiaid (nt püsiseadmeid hõlmavad KTKd) võetakse arvesse, kui määratakse kindlaks, millises ulatuses tuleb kohaldada veeremit käsitlevaid KTKsid.

Veeremi peamised konstruktsiooniomadused on kindlaks määratud tabelis 11a. Nende tabelite ja direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti b kohaselt nõutava ohutushinnangu põhjal liigitatakse muudatused järgmiselt:

— komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkt c, kui need ületavad 3. veerus sätestatud künniseid ja jäävad allapoole 4. veerus sätestatud künniseid, välja arvatud juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need liigitada artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt, või

— komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkt d, kui need ületavad 4. veerus sätestatud künniseid või kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need liigitada artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt.

Otsus selle kohta, kas muudatused ületavad eespool nimetatud künniseid, tuleb teha, osutades parameetrite väärtustele veeremi või veeremitüübi viimase loa ajal.

Muudatusi, millele ei ole eelnevas lõigus osutatud, käsitatakse muudatustena, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi, ning need liigitatakse komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti a või artikli 15 lõike 1 punkti b kohaselt, välja arvatud juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need liigitada artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt.

Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutav ohutushinnang peab hõlmama kõiki tabelis 1 esitatud põhiparameetritega seotud muudatusi, mis on seotud kõigi oluliste nõuetega, eelkõige nõuetega „ohutus“ ja „tehniline ühilduvus“.

Ilma et see piiraks punkti 7.2.2.3 kohaldamist, peavad kõik muudatused jääma kohaldatavatele KTKdele vastavaks olenemata nende klassifikatsioonist.

Püsivalt ühendatud elementidest koosnevasse koosseisu kuuluva terve elemendi asendamine pärast tõsist kahjustust ei nõua käesoleva KTK alusel vastavushindamist, kui element on identne sellega, mida see asendab. See element peab olema jälgitav ja sertifitseeritud vastavalt mis tahes riiklikule või rahvusvahelisele eeskirjale või raudteevaldkonnas laialdaselt tunnustatud tegevusjuhisele.

Tabel 11a

Vagunite KTKs sätestatud põhiparameetritega seotud peamised konstruktsiooniomadused

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.2.1.1 Otsahaakeseadis	Otsahaakeseadise tüüp	Otsahaakeseadise tüübi muutus	EI KOHALDATA
4.2.3.1 Gabariit	Võrdlusprofiil	EI KOHALDATA	Veeremile vastava võrdlusprofiili muutus
	Väikseim võimalik kumera vertikaalkõveriku raadius	Üksusele vastava kumera vertikaalkõveriku väikseima võimaliku raadiuse muutus rohkem kui 10 %	EI KOHALDATA
	Väikseim võimalik nõgusa vertikaalkõveriku raadius	Üksusele vastava nõgusa vertikaalkõveriku väikseima võimaliku raadiuse muutus rohkem kui 10 %	EI KOHALDATA
4.2.3.2 Ühilduvus liinide kandevõimega	Erinevate liinikategooriate lubatud kasulik koormus	Vertikaalse koormusomaduse muutus ([1]), mille tulemusel muutub liinikategooria/muutuvad liinikategooriad, millega liin on kooskõlas	EI KOHALDATA
4.2.3.3 Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	EI KOHALDATA	Teatatud ühilduvuse muutus seoses vähemalt ühega kolmest järgmisest rongituvastussüsteemist Rööbastee vooluahelad Teljeloendurid Silmusahelal põhinevad seadmed
4.2.3.4 Teljepukside seisundi seire	Rongis olev tuvastussüsteem	EI KOHALDATA	Rongis oleva tuvastussüsteemi paigaldamine/eemaldamine

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.3.5 Sõiduohutus	Suurima kiiruse ja välisrööpa kõrgenduse puudujäägi kombinatsioon, mille jaoks üksust hinnati	EI KOHALDATA	Maksimaalse kiiruse suurenemine üle 15 km/h või välisrööpa kõrgenduse suurima lubatud puudujäägi muutus suurem kui ± 10 %
	Rööpakalle	EI KOHALDATA	Veeremi rööbastee kalde muutus on vastavuses ([2])
4.2.3.6.2 Rattapaaride omadused	Rattapaari gabariit	EI KOHALDATA	Rattapaarile vastava rööpmelaiuse muutus
4.2.3.6.3 Rataste omadused	Väikseim ratta nõutav läbimõõt töörežiimil	Ratta väikseima nõutava läbimõõdu muutus töörežiimil üle 10 mm	EI KOHALDATA
4.2.3.6.6 Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	Rattapaari gabariidi vahetamise seade	Muutus üksuses, mistõttu muutub gabariidi vahetamise seade/muutuvad gabariidi vahetamise seadmed, millega rattapaar ühildub	Muutus rööbastee gabariidis, millega rattapaar ühildub
4.2.4.3.2.1 Sõidupidur	Peatumisteekond	Peatumisteekonna muutus rohkem kui ± 10 % Märkus. Kasutada võib ka pidurduskaalu protsenti (ehk „lambda“ või „pidurdatava massi protsent“) või pidurdatavat massi ning need võib tuletada arvutuslikult (otse või peatumisteekonna kaudu) aeglustusprofiilidest. Lubatud muutus on sama (± 10 %)	EI KOHALDATA
	Maksimaalne aeglustus koormustingimuse „suurim kiirus tavapärase kasuliku koormusega töötamisel maksimaalse projekteeritud kiiruse juures“ puhul	Piduri keskmise maksimaalse aeglustuse muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA
4.2.4.3.2.2 Seisupidur	Seisupidur	Seisupiduri funktsioon on paigaldatud/eemaldatud	EI KOHALDATA
4.2.4.3.3 Soojusmahutavus	Soojusmahutavus väljendatuna järgmiselt: Kiirus Kalle Pidurdusmaa	EI KOHALDATA	Uus teatatud võrdlusjuhtum
4.2.4.3.4 Rataste lohisemise vältimise süsteem	Rataste lohisemise vältimise süsteem	EI KOHALDATA	Rataste lohisemise vältimise süsteemi paigaldamine/eemaldamine

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.5 Keskkonnatingimused	Temperatuurivahemik	Temperatuurivahemiku muutus (T1, T2, T3)	EI KOHALDATA
	Lume, jää ja rahe tingimused	Valitud lume-, jää- ja rahetingimuste vahemiku (nimivahemik või rasked tingimused) muutus	EI KOHALDATA

(1) Koormusomaduste muutust ei tule kasutamise ajal (vaguni peale-/mahalaadimine) uuesti hinnata.
(2) Ühele järgmistest tingimustest vastav veerem loetakse kõigi rööbastee kalletega ühilduvaks:
— veerem, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2016;
— veerem, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2005 (mida on või ei ole muudetud dokumendiga ERA/TD/2012-17/INT) või vastavalt andmelehele UIC 518:2009, kui tulemus ei piirdu ainult ühe rööbastee kaldega;
— veeremiüksused, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2005 (mida on või ei ole muudetud dokumendiga ERA/TD/2012-17/INT) või vastavalt teabelehele UIC 518:2009, mille tulemus ei piirdu ainult ühe rööbastee kaldega ning mille puhul tegelikel ratta- ja rööpaprofiilidel põhineva ratta ja rööbastee kontakti katse uuesti hinnatud tingimused ning mõõdetud rööpmelaius näitavad vastavust standardis EN 14363:2016 sätestatud ratta ja rööbastee kokkupuutetingimuste nõuetele.

EÜ tüübi- või projektihindamistõendi koostamiseks on muudatust haldava üksuse valitud teavitatud asutusel lubatud kasutada:

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

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

Igal juhul peab muudatust haldav üksus tagama, et tehnilisi dokumente, mis on seotud EÜ tüübi- või projektihindamistõendiga, ajakohastatakse vastavalt.

EÜ tüübi- või projektihindamistõendiga seotud ajakohastatud tehnilistele dokumentidele osutatakse tehnilises dokumentatsioonis, mis on kaasas EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, mille on välja andnud muudatust haldav üksus muudetud tüübile vastavaks tunnistatud veeremi jaoks.

7.2.2.3. Erieeskirjad olemasolevatele üksustele, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, mille puhul veerem lubatakse esimest korda kasutusele võtta enne 1. jaanuari 2015

Järgmised eeskirjad kehtivad lisaks punktile 7.1.2.2 selliste olemasolevate üksuste suhtes, mida on esimest korda lubatud kasutusele võtta enne 1. jaanuari 2015, kui muudatuse ulatus mõjutab põhiparameetreid, mida EÜ deklaratsioon ei hõlma.

Vastavus käesoleva KTK tehnilistele nõuetele loetakse kindlaks tehtuks, kui põhiparameetrit täiustatakse KTKs kindlaks määratud toimivusnäitajate suunas ja muudatust haldav üksus tõendab, et vastavad olulised nõuded on täidetud ning ohutuse tase säilib või võimaluse korral paraneb. Sellisel juhul põhjendab muudatust haldav üksus põhjusi, miks KTKs kindlaks määratud toimivusnäitajaid ei täidetud, võttes arvesse teiste KTKde üleminekustrateegiaid, nagu on märgitud punktis 7.2.2.2. See põhjendus peab olema esitatud tehnilises dokumentatsioonis, kui see on olemas, või veeremiüksuse algsetes tehnilistes dokumentides.

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

Tabel 11b

Põhiparameetrite muudatused, mille puhul vastavus KTK nõuetele on kohustuslik sellise veeremi puhul, millel ei ole EÜ tüübi- või projektihindamistõendit

KTK punkt	Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.3.1 Gabariit	Võrdlusprofiil	Selle võrdlusprofiili muutus, millele üksus vastab
4.2.3.3 Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	Teatatud ühilduvuse muutus seoses vähemalt ühega kolmest järgmisest rongituvastussüsteemist Rööbastee vooluahelad Teljeloendurid Silmusahelal põhinevad seadmed
4.2.3.4 Teljepukside seisundi jälgimine	Rongis olev tuvastussüsteem	Rongis oleva tuvastussüsteemi paigaldamine/eemaldamine
4.2.3.6.2 Rattapaaride omadused	Rattapaari gabariit	Rattapaarile vastava rööpmelaiuse muutus
4.2.3.6.6 Automaatsed muudetava rööpmelaiusega süsteemid	Rattapaari gabariidi vahetamise seade	Muutus rööbastee gabariidis, millega rattapaar ühildub

7.2.3. *EÜ tüübi- või projektihindamistõenditega seotud eeskirjad*

7.2.3.1. Veeremi allsüsteem

Käesolevas punktis käsitletakse veeremi tüüpi (käesolevas KTKs üksuse tüüp), mis on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 26 ning mille suhtes kohaldatakse käesoleva KTK punkti 6.2 kohast EÜ tüübi või projekti vastavustõendamise menetlust. Seda kohaldatakse ka EÜ tüübi või projekti vastavustõendamise menetluse suhtes kooskõlas müra KTK-ga, milles osutatakse käesolevale KTK-le seoses kaubaveoüksusi hõlmava kohaldamisalaga.

EÜ tüübi- või projektihindamisega seotud KTK kohase hindamise alus on kindlaks määratud käesoleva KTK F liite ning müra KTK C liite veergudes „Projekti ekspertiis“ ja „Tüübikatse“.

7.2.3.1.1. *A-etapp*

A-etapp algab siis, kui taotleja on nimetanud teavitatud asutuse, kes vastutab EÜ vastavustõendamise eest, ning lõpeb siis, kui EÜ tüübi- või projektihindamistõend välja antakse.

Tüübi KTK-kohane hindamisalus määratakse kindlaks A-etapi perioodiks, mis kestab kuni neli aastat. Teavitatud asutuse kasutatav EÜ vastavustõendamise hindamisalus A-etapi perioodi jooksul ei muutu.

Kui käesoleva KTK või müra KTK läbivaatamine jõustub A-etapi perioodi jooksul, on lubatud (kuid mitte kohustuslik) läbivaadatud versiooni(de) kasutamine kas täies mahus või konkreetsete punktide kaupa, kui KTKde läbivaatamisel ei ole sõnaselgelt ette nähtud teisiti. Juhul kui kohaldatakse üksnes muudetud versiooni konkreetseid punkte, peab taotleja põhjendama ja dokumenteerima, et säilib kohaldatavate nõuete terviklikkus, ning teavitatud asutus peab selle heaks kiitma.

7.2.3.1.2. *B-etapp*

B-etapi perioodi puhul on EÜ tüübi- või projektihindamistõendi kehtivusaeg määratud kindlaks pärast seda, kui teavitatud asutus on selle välja andnud. Selle aja jooksul võidakse üksustele väljastada EÜ tõendeid tüübile vastavuse põhjal.

EÜ tüübi- või projektihindamistõend kehtib allsüsteemi puhul alates selle väljaandmise kuupäevast kümneaastase B-etapi perioodi jooksul isegi siis, kui jõustub käesoleva KTK või müra KTK muudatus, kui kõnealuste KTKde läbivaatamisel ei ole sõnaselgelt ette nähtud teisiti. Kõnealuse kehtivusaja jooksul on lubatud turule lasta sama tüüpi uus veerem EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni alusel, osutades tüübi vastavustõendamise sertifikaadile.

EÜ tüübi- või projektihindamistõendiga seotud ajakohastatud tehnilistele dokumentidele osutatakse tehnilises dokumentatsioonis, mis on kaasas EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, mille on koostanud taotleja muudetud tüübile vastavaks tunnistatud veeremi jaoks.

7.2.3.2. Koostalitluse komponendid

Käesolevas punktis käsitletakse koostalitluse komponente, mille suhtes kohaldatakse EÜ tüübihindamist (moodul CB), projektihindamist (moodul CH1) või kasutussobivust (moodul CV) vastavalt käesoleva KTK punktile 6.1.

EÜ tüübi- või projektihindamis- või kasutussobivustõend kehtib kümme aastat. Selle aja jooksul on lubatud lasta turule uusi sama tüüpi komponente ilma uue tüübihindamiseta, välja arvatud juhul, kui käesoleva KTK läbivaatamisel on sõnaselgelt ette nähtud teisiti. Enne kümneaastase perioodi lõppu hinnatakse komponenti vastavalt sel ajal kehtinud käesoleva KTK viimasele versioonile ning muudetud või uute nõuete puhul võrreldakse sertifitseerimise alust.

(*) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

(**) Komisjoni 9. novembri 2010. aasta otsus 2010/713/EL, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel vastu võetud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes kasutatavaid vastavushindamise, kasutuskõlblikkuse hindamise ja EÜ vastavustõendamise menetluse mooduleid (ELT L 319, 4.12.2010, lk 1).

(***) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).“

52) Punktile 7.2.2.2 lisatakse samale leheküljele tekstiga „komisjoni määrus (EL) nr 1304/2014 ([1])“ uus joonealune märkus „([1]) ELT L 356, 12.12.2014, lk 421.“

53) Punkt 7.3.1 asendatakse järgmise tekstiga:

„Punktis 7.3.2 loetletud erijuhud on klassifitseeritud kui

— „P-“ juhud – alalised juhud.

— „T“-juhud – ajutised juhud, mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2025.

Kõik erijuhud ja nende asjakohased kuupäevad vaadatakse KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti läbi, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks hinnangut nende mõju kohta ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju kohta. Erilist tähelepanu pööratakse ELi rahaliste vahendite kättesaadavusele.

Erijuhud piirduvad sellise marsruudi või võrgustikuga, mille puhul need on rangelt vajalikud, ja nende puhul võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetlusi.

Erijuhu puhul, mida kohaldatakse käesoleva KTK punkti 5.3 kohase koostalitluse komponendi suhtes, tuleb vastavushindamine teha vastavalt punktile 6.1.2.“

54) Lisatakse punkt 7.3.2.1a:

„7.3.2.1a. Gabariit (punkt 4.2.3.1)

Iirimaa erijuht ja Ühendkuningriigi erijuht Põhja-Iirimaale

(„P“) On lubatud, et veeremiüksuse ülemise ja alumise osa võrdlusprofiil määratakse kindlaks kooskõlas riiklike tehniliste eeskirjadega, millest on sel eesmärgil teavitatud.

See erijuht ei takista KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu, kui see ühildub ka IRLi gabariidiga (1 600 mm rööpmelaiusega süsteem).“

55) Punktist 7.3.2.2 jäetakse välja järgmine tekst:

„b) *Portugali erijuht*

(„P“) Üksused, mida on kavas kasutada Portugali raudteevõrgus, vastavad siht- ja keelutsoonidele, mis on sätestatud tabelis 13.

Tabel 13

Portugalis kasutamiseks mõeldud üksuste siht- ja keelutsoonid

	Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
Portugal	1 000	≥ 65	≥ 100	1 000	≥ 115	≥ 500“.

56) Punktis 7.3.2.3 asendatakse tekst „EN 14363:2005 punkt 4.1.3.4.1“ tekstiga „EN 14363:2016 punkt 6.1.5.3.1“.

57) Punkti 7.3.2.3 teksti järele lisatakse järgmine tekst:

„Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

58) Punkt 7.3.2.4 „Dünaamiline käitumine sõidu ajal (punkt 4.2.3.5.2)“ asendatakse järgmisega:

„*Ühendkuningriigi erijuht Suurbritanniale*

(„P“) standardi EN 14363:2016 punktis 7.2.2 esitatud lihtsustatud mõõtmismeetodi kasutamise alustingimust tuleks laiendada rattapaari nominaalsele staatilisele vertikaalsele rattajõule (PF0) kuni 250 kN. Selleks et tagada tehniline ühilduvus olemasoleva võrgustikuga, on lubatud kasutada riiklikke tehnilisi eeskirju, millega muudetakse standardit EN 14363:2016 ja millest teatatakse sõidudünaamilise käitumise eesmärgil.

Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.

Iirimaa erijuht ja Ühendkuningriigi erijuht Põhja-Iirimaale

(„P“) Selleks et tagada tehniline ühilduvus olemasoleva 1 600 mm rööpmelaiusega võrgustikuga, on sõidudünaamilise käitumise hindamiseks lubatud kasutada teavitatud riiklikke tehnilisi eeskirju.

Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

59) Punkt 7.3.2.5 „Rattapaaride omadused (punkt 4.2.3.6.2)“ asendatakse järgmisega:

„7.3.2.5. Rattapaaride, rataste ja telgede omadused (punktid 4.2.3.6.2 ja 4.3.2.6.3)

Ühendkuningriigi erijuht Suurbritanniale

(„P“) Ainult Suurbritannia raudteevõrgustikus kasutatavate veeremiüksuste puhul võivad rattapaaride, rataste ja telgede omadused olla kooskõlas sel eesmärgil teatatud riiklike tehniliste eeskirjadega.

Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

60) Punkt 7.3.2.6 „Rataste omadused (punkt 4.2.3.6.3)“ jäetakse välja.

61) Punkt 7.3.2.7 nummerdatakse ümber punktiks 7.3.2.6. Punkti tekst asendatakse järgmisega:

„Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed (punkt 4.2.6.3)

Iirimaa erijuht ja Ühendkuningriigi erijuht Põhja-Iirimaale

(„P“) Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed üksustel, mis on ette nähtud käitamiseks üksnes 1 600 mm rööpmelaiusega võrgustikes, peavad vastama sel otstarbel teatatud riiklikele eeskirjadele.

Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

62) Lisatakse punkt 7.3.2.7:

„7.3.2.7. Eeskirjad nii veeremi kui ka veeremi tüübi muudatuste haldamiseks (7.2.2.2)

Ühendkuningriigi (Suurbritannia) erijuht

(„P“) Mis tahes muudatused veeremiüksuse kontuuris, nagu see on kindlaks määratud riiklikes tehnilistes eeskirjades, millest on teatatud gabariitidega seoses (nt nagu on kirjeldatud dokumendis RIS-2773-RST), liigitatakse rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti c kohaselt, mitte direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt.“

63) Lisatakse uus punkt 7.6:

„7.6. **Läbivaatamise või agentuuri muu tegevuse puhul arvesse võetavad aspektid**

Tulenevalt käesoleva KTK koostamise ajal tehtud analüüsist, on kindlaks määratud konkreetsed aspektid, mis pakuvad huvi ELi raudteesüsteemi edasiarendamise seisukohalt.

Need aspektid on kindlaks määratud allpool.

7.6.1. *Kasutusala laiendamise eeskirjad sellise olemasoleva veeremi puhul, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga*

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõigetele 2 ja 3 antakse enne 15. juunit 2016 kasutuselevõtuloa saanud veeremiüksustele direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 kohane turule laskmise luba, et neid oleks võimalik käitada ühes või mitmes sellises võrgustikus, mida neile välja antud luba veel ei hõlma. Seega peavad sellised veeremiüksused vastama käesoleva KTK nõuetele või nende puhul peab vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõikele 1 olema lubatud jätta käesolev KTK kohaldamata.

Selleks et hõlbustada veeremiüksuste vaba liikumist, töötatakse välja sätted, millega nähakse ette, millist paindlikkust võiks võimaldada sellistele veeremiüksustele ning ka veeremiüksustele, mille jaoks ei ole vaja luba, seoses KTK nõuete täitmisega, täites samas olulised nõuded, säilitades asjakohase ohutustaseme ja parandades seda, kui see on mõistlikult teostatav.“

64) A liites asendatakse kogu tekst järgmisega: „Ei kasutata“.

65) C liite tingimuses C.1 „Käsitsihaakimise süsteem“ asendatakse tekst „veokonksu vaba ruum on kooskõlas ERA tehnilise dokumendi ERA/TD/2012-04/INT 18. jaanuari 2013. aasta versiooni 1.2 (avaldatud agentuuri veebisaidil (http://www.era.europa.eu)) 2. peatükiga“ tekstiga „veokonksu vaba ruum peab olema kooskõlas standardi EN 16116-2:2013 punktiga 6.3.2“.

66) C liite tingimuses C.1 „Käsitsihaakimise süsteem“ asendatakse tekst „rongikoostajate tegutsemisruum on kooskõlas ERA tehnilise dokumendi ERA/TD/2012-04/INT 18. jaanuari 2013. aasta versiooni 1.2 (avaldatud agentuuri veebisaidil (http://www.era.europa.eu)) 3. peatükiga“ tekstiga „rongikoostajate tegutsemisruum peab olema kooskõlas standardi EN 16116-2:2013 punktiga 6.2.1. 550 mm laiuste puhvritega varustatud käsitsihaakimise süsteemi puhul võib vaba ruumi arvutada, võttes arvesse, et haakemehhanismi osad asuvad külgedel, keskkohas (D = 0 mm, nagu on kindlaks määratud standardi EN 16116-2:2013 lisas A);“.

67) C liites asendatakse tingimus C.2 „**UIC astmed ja käsipuud**“ järgmisega:

„2. **UIC astmed ja käsipuud**

Üksus peab olema varustatud astmete ja käsipuudega vastavalt standardi EN 16116-2:2013 4. ja 5. peatükile ning vaba ruum peab vastama standardi EN 16116-2:2013 punktile 6.2.2.“

68) C liite tingimuses C.5 „**Üksuste märgistus**“ jäetakse välja järgmine tekst:

„Kui see on kohaldatav, nõutakse standardi EN 15877-1:2012 kohaseid märgistusi. Alati kohaldatakse järgmist:

— 4.5.2 rööpmelaiuse märgistus;

— 4.5.3 veeremi tühikaal;

— 4.5.4 veeremi koormustabel;

— 4.5.5 puhvritest mõõdetud pikkuse märgistus;

— 4.5.12 hoolduskuupäevade tabel;

— 4.5.14 tõstmise ja rööbasteele tagasitõstmise märgised;

— 4.5.23 telgede ja pöördvankrite keskosade vahelised kaugused;

— 4.5.29 pidurduskaal.“

69) C liite tingimuses C.6 „**G1 rööpmelaius**“ asendatakse tekst „GIC1“ tekstiga „GI1“.

70) C liite tingimuses C.8 „**Pikisuunaliste survejõudude katsed**“ asendatakse tekst „EN 15839:2012“ tekstiga „EN 15839:2012+A1: 2015“.

71) C liite tingimuses C.9 „**UIC pidur**“ asendatakse tekst „UIC 540:2006“ punktides c ja e tekstiga „UIC 540:2014“.

72) C liite tingimuses C.9 „**UIC pidur**“ asendatakse tekst „i) Pneumoühendused“ tekstiga „i) Pneumoühendused ja nende voolikud“.

73) C liite tingimuses C. 9 „**UIC pidur**“ asendatakse tekst „k) Piduriklotside hoidjad on kooskõlas UIC andmelehega 542:2010“ tekstiga „k) Piduriklotside hoidjad peavad olema kooskõlas UIC andmelehega UIC 542:2015“.

74) C liite tingimuses C.9 „**UIC pidur**“ asendatakse punkt m järgmisega:

„m) Pidurisilindri kolvikäigu automaatregulaatorid peavad vastama standardi EN 16241:2014 4. ja 5. peatükile. Vastavushindamine toimub kooskõlas standardi EN 16241:2014 punktidega 6.3.2–6.3.5. Samuti tuleb teha tööeakatse, et kontrollida pidurisilindri kolvikäigu automaatregulaatorite sobivust üksuses kasutamiseks ja kontrollida konstruktsiooni tööea hooldusvajadusi. Seda tehakse maksimaalsel nimikoormusel kõigi kohanduste ulatuses.“

75) C liite tingimuses C.9 „**UIC pidur**“ asendatakse tekst „UIC 544-1:2013“ tabeli C.3 real „Pidurdusrežiim G“ tekstiga „UIC 544-1:2014“.

76) C liite tingimuses C.9 „**UIC pidur**“ asendatakse tekst „EN 14531-1:2005 punkti 5.11“ tabeli C.3 joonealuses märkuses ([1]) tekstiga „EN 14531-1:2015, punkti 4“.

77) C liites asendatakse tingimus C.11 „**Õhuanumate, voolikute ja määrdeaine temperatuuri vahemikud**“ järgmisega:

„11. **Õhuanumate, voolikute ja määrdeaine temperatuuri vahemikud**

Järgmised nõuded loetakse punktis 4.2.5 esitatud temperatuurivahemikele vastavaks:

— õhuanumad projekteeritakse temperatuurivahemikule –40 °C kuni +70 °C;

— pidurisilindrid ja piduriühendused projekteeritakse temperatuurivahemikule –40 °C kuni +70 °C;

— õhkpidurite voolikud ja õhuvarustus määratakse kindlaks temperatuurivahemikus –40 °C kuni +70 °C.

Järgmine nõue loetakse punktis 4.2.5 esitatud vahemikule T1 vastavaks:

— rull-laagrite määrdeaine vastab ümbritsevale temperatuurile kuni –20 °C.“

78) C liites asendatakse tingimus C.12 „**Keevitamine**“ järgmisega:

„Keevitamine toimub kooskõlas standardiga EN 15085-1:2007+A1:2013, EN 15085-2:2007, EN 15085-3:2007, EN 15085-4:2007 ja EN 15085-5:2007.“

79) C liites lisatakse tingimuse C.16 „**Veokonksud**“ teksti järele järgmine tekst:

„Alternatiivsed tehnilised lahendused on lubatud juhul, kui järgitakse teabelehe UIC 535-2:2006 tingimusi 1.4.2–1.4.9. Kui alternatiivne lahendus on kaablikandur, peab selle minimaalne läbimõõt olema 85 mm.“

80) C liitesse lisatakse tingimus C.19:

„19. **Teljepukside seisundi seire**

Üksuse teljepukside seisundit peab olema võimalik jälgida raudteeäärsete tuvastusseadmetega.“

81) D liide asendatakse järgmisega:

„D liide

Käesolevas KTKs viidatud kohustuslikud standardid või normdokumendid

KTK		Standard/dokument	
Hinnatavad näitajad		Viide standardile või dokumendile	Punktid
Konstruktsioonid ja mehaanilised osad	**4.2.2**		
Üksuse tugevus	4.2.2.2	EN 12663-2:2010	5
		EN 15877-1:2012	4.5.14
	6.2.2.1	EN 12663-1:2010+A1:2014	9.2
		EN 12663-2:2010	6, 7
Rööpmelaius ja vastastoime rööbasteega	**4.2.3**		
Gabariit	4.2.3.1	EN 15273-2:2013	Kõik
Ühilduvus liinide kandevõimega	4.2.3.2	EN 15528:2015	6.1, 6.2
Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	4.2.3.3	ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0	Vt käesoleva KTK tabel 7.
Teljepukside seisundi seire	4.2.3.4	EN 15437-1:2009	5,1, 5,2
Kõveral rööbasteel rööbastelt mahajooksmise vältimine	4.2.3.5.1	—	—
	6.2.2.2	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
Dünaamiline käitumine sõidu ajal	4.2.3.5.2	EN 14363:2016	4, 5, 7
	6.1.2.1	EN 14363:2016	4, 5, 7
	6.2.2.3	EN 16235:2013	Kõik
	6.1.2.1	EN 13749:2011	6.2
Pöördvankri raami konstruktsioon	4.2.3.6.1	EN 13749:2011	6.2
	6.1.2.1	EN 13749:2011	6.2
Rattapaaride omadused	4.2.3.6.2	—	—
	6.1.2.2	EN 13260:2009+A1:2010	3.2.1

KTK		Standard/dokument	
Hinnatavad näitajad		Viide standardile või dokumendile	Punktid
Rataste omadused	4.2.3.6.3	—	—
	6.1.2.3	EN 13979-1:2003+A1:2009 +A2:2011	7, 6.2
Telgede omadused	4.2.3.6.4	—	—
	6.1.2.4	EN 13103:2009+A2:2012	4, 5, 6, 7
Teljepuksid/laagrid	4.2.3.6.5	—	—
	6.2.2.4	EN 12082:2007+A1:2010	6
Käiguosa rattapaaride käsitsi vahetamiseks	4.2.3.6.7	—	—
	6.2.2.5	Teabeleht UIC 430-1: 2012	B, H ja I lisa
		UIC 430-3: 1995	7. lisa
Pidur	**4.2.4**		
Sõidupidur	4.2.4.3.2.1	EN 14531-6:2009	Kõik
		UIC 544-1: 2014	Kõik
Seisupidur	4.2.4.3.2.2	EN 14531-6:2009	6
Ratta veerepinna pidurite hõõrdeelement	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5	ERA tehniline dokument ERA/TD/2013-02/INT Versioon 3.0, 27.11.2015.	Kõik
Keskkonnatingimused	**4.2.5**		
Keskkonnatingimused	4.2.5	EN 50125-1:2014	4.7
	6.2.2.7	—	—
Süsteemi kaitse	**4.2.6**		
Tõkked	4.2.6.1.2.1	—	—
	6.2.2.8.1	EN 1363-1:2012	Kõik
Materjalid	4.2.6.1.2.2	—	—
	6.2.2.8.2	ISO 5658-2: 2006/Am1: 2011	Kõik
		EN 13501-1:2007+A1:2009	Kõik
		EN 45545-2:2013+A1:2015	Tabel 6.
		ISO 5660-1: 2015	Kõik

KTK		Standard/dokument	
Hinnatavad näitajad		Viide standardile või dokumendile	Punktid
Kaablid	6.2.2.8.3	EN 50355:2013	Kõik
		EN 50343:2014	Kõik
Tuleohtlikud vedelikud	6.2.2.8.4	EN 45545-7:2013	Kõik
Kaudse kokkupuute vastased kaitsemeetmed (kaitsev potentsiaaliühtlustus)	4.2.6.2 1.	EN 50153:2014	6.4
Otsese kontakti vastased kaitsemeetmed	4.2.6.2 2.	EN 50153:2014	5
Tagaosa signaaltule kinnitusseadmed	4.2.6.3	EN 16116-2:2013	Joonis 11

C liites sätestatud täiendavates valikulistes lisatingimustes osutatud standardid või dokumendid:

Üksuste täiendavad valikulised tingimused	C liide	Standard/UIC andmeleht/dokument	
Käsitsihaakimise süsteem	C.1	EN 15566:2009+A1:2010	Kõik (v.a 4.4)
		EN 15551:2009+A1:2010	Kõik
		EN 16116-2:2013	6.2.1, 6.3.2
		EN 15877-1:2012	Joonis 75
UIC astmed ja käsipuud	C.2	EN 16116-2:2013	4, 5, 6.2.2
Sorteerimismäe abil koostamise võimalikkus	C.3	EN 12663-2:2010	5, 8
Pikisuunaliste survejõudude katsed	C.8	EN 15839:2012+A1:2015	Kõik
UIC pidur	C.9	EN 15355:2008+A1:2010	Kõik
		EN 15611:2008+A1:2010	Kõik
		UIC 540: 2014	Kõik
		EN 14531-1:2015	4
		EN 15624:2008+A1:2010	Kõik
		EN 15625:2008+A1:2010	Kõik
		EN 286–3:1994	Kõik
		EN 286–4:1994	Kõik
		EN 15807:2011	Kõik
		EN 14601:2005+A1:2010	Kõik
		UIC 544-1: 2014	Kõik
		UIC 542: 2015	Kõik
		UIC 541-4: 2010	Kõik

Üksuste täiendavad valikulised tingimused	C liide	Standard/UIC andmeleht/dokument	
		EN 16241:2014	4, 5, 6.3.2–6.3.5
		EN 15595:2009+A1:2011	Kõik
Keevitamine	C.12	EN 15085-1:2007+A1:2013 EN 15085-2:2007 EN 15085-3:2007 EN 15085-4:2007 EN 15085-5:2007	Kõik
Ratta toote-eriomadused	C.15	EN 13262:2004 + A1:2008+A2:2011	Kõik
		EN 13979-1:2003 + A1:2009+A2:2011	Kõik
Veokonksud	C.16	UIC 535-2: 2006	1.4
Eenduvate osade kaitseseadmed	C.17	UIC 535-2: 2006	1.3
Sildihoidjad ja tagaosa signaaltule kinnitusseadmed	C.18	UIC 575:1995	1.“

82) E liites asendatakse tekst „Lambid valgustavad vähemalt 170 mm läbimõõduga ala. Peegeldisüsteem projekteeritakse nii, et selle valgustugevus oleks vähemalt 15 kandelat punast valgust mööda valgustuspinna telge, nurgaga 15° horisontaalselt ja 5° vertikaalselt. Valguse intensiivsus peab olema vähemalt 7,5 kandelat punast valgust.“ tekstiga „Tagatuli projekteeritakse nii, et selle valgustugevus vastaks standardi EN 15153-1:2013+A1:2016 tabelis 8 esitatule.“

83) E liites asendatakse tekst „EN 15153-1:2013“ tekstiga „EN 15153-1:2013+A1:2016“.

84) F liite tabelis F.1 asendatakse rida „Muudetava laiusega rattapaarid“ järgmisega:

„Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem	4.2.3.6.6	X	X	X	6.1.2.6/6.2.2.4a“.

II LISA

Komisjoni määruse (EL) nr 1299/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkt 1.1 asendatakse järgmisega:

„1.1. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolevas KTKs käsitletakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 kohast liidu raudteesüsteemi taristu allsüsteemi ja osa hoolduse allsüsteemist.

Taristu ja hoolduse allsüsteemid on määratletud vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktides 2.1 ja 2.8.

Käesoleva KTK tehniline reguleerimisala on täpsemalt määratletud käesoleva määruse artikli 2 lõigetes 1, 5 ja 6.“

2) Punkti 1.3 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 3 on käesoleva KTK eesmärk:

a) määratleda selle kohaldamisala (punkt 2);

b) sätestada taristu allsüsteemile ja hoolduse allsüsteemi teatavale osale esitatavad olulised nõuded (punkt 3);

c) kehtestada funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele taristu allsüsteem ja hoolduse allsüsteemi teatav osa ning nende liidesed muude allsüsteemidega peavad vastama (punkt 4);

d) täpsustada koostalitluse komponendid ja liidesed, mis peavad olema hõlmatud Euroopa tehniliste kirjeldustega, sh Euroopa standarditega, ja mis on vajalikud liidu raudteesüsteemi koostalitluse saavutamiseks (punkt 5);

e) sätestada iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada ühelt poolt koostalitluse komponentide vastavustõendamise või kasutuskõlblikkuse hindamisel, samuti allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluses (punkt 6);

f) sätestada käesoleva KTK rakendamise strateegia (punkt 7);

g) osutada asjaomastele töötajate kutsekvalifikatsioonile ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimustele, mis on nõutavad taristu allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks ning käesoleva KTK rakendamiseks (punkt 4);

h) osutada sätetele, mida kohaldatakse olemasoleva taristu allsüsteemi suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis nõuab uue loa taotlemist;

i) osutada taristu allsüsteemi parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus.

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 on erijuhtude sätted esitatud punktis 7.“

3) Punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. **Taristu allsüsteemi määratlus**

Käesolevas KTKs käsitletakse:

a) taristu struktuurset allsüsteemi;

b) hoolduse funktsionaalse allsüsteemi osa, mis on seotud taristu allsüsteemiga (s.o pesuseadmeid rongide välispindade puhastamiseks, veevarustust, tankimist, püsiseadmeid tualettide tühjendamiseks ja tugielektrivarustust).

Taristu allsüsteemi elemente on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 2.1.

Hoolduse allsüsteemi elemente on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 2.8.

Seetõttu hõlmab käesolev KTK järgmisi taristu allsüsteemi aspekte:

a) liiniskeem;

b) rööbastee parameetrid;

c) pöörmed ja ristmed;

d) rööbastee vastupidavus;

e) ehitiste ja rajatiste liikluskoormustaluvus;

f) koheste meetmete tasemed rööbastee geomeetriliste defektide puhul;

g) ooteplatvormid;

h) töötervishoid, tööohutus ja keskkond;

i) käitamistingimused;

j) rongide teenindamise püsiseadmed.

Lisanõuded on sätestatud käesoleva KTK punktis 4.2.2.“

4) Punktis 2.5 asendatakse viide „direktiivi 2004/49/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/798“.

5) Punktis 3 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

6) Punktis 3 esitatud tabel 1 asendatakse järgmisega:

„*Tabel 1*

Olulistele nõuetele vastavad taristu allsüsteemi põhiparameetrid

KTK punkt	KTK punkti pealkiri	Ohutus	Usaldusväärsus Kättesaadavus	Tervishoid	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
4.2.3.1	Ehitusgabariit	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.2	Rööbastee telgedevaheline kaugus	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.3.3	Maksimaalsed teekalded	1.1.1				1.5	
4.2.3.4	Horisontaalkõvera minimaalne raadius	1.1.3				1.5	
4.2.3.5	Vertikaalkõvera minimaalne raadius	1.1.3				1.5	
4.2.4.1	Nominaalne rööpmelaius					1.5	
4.2.4.2	Välisrööpa kõrgendus	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.4.3	Välisrööpa kõrgenduse puudujääk	1.1.1				1.5	

KTK punkt	KTK punkti pealkiri	Ohutus	Usaldusväärsus Kättesaadavus	Tervishoid	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
4.2.4.4	Välisrööpa kõrgenduse puudujäägi järsk muutus	2.1.1					
4.2.4.5	Koonilisuse ekvivalent	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.4.6	Rööpapea profiil vabal liinilõigul	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.4.7	Rööpakalle	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.5.1	Pöörmete ja ristmete projekteeritud geomeetria	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.5.2	Pööratavate otsikutega ristmete kasutamine	1.1.2, 1.1.3					
4.2.5.3	Nüri riströöpa maksimaalne suunamisvaba pikkus	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.6.1	Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.2	Rööbastee vastupidavus pikijõule	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.6.3	Rööbastee vastupidavus külgjõule	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3				1.5	
4.2.7.1	Uute sildade liikluskoormustaluvus	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.2	Uue rööbastee mulde ja pinnasesurve mõjuga võrdne vertikaalkoormus	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.3	Rööbasteedel asuvate või nendega külgnevate uute ehitiste ja rajatiste vastupidavus	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.7.4	Olemasolevate sildade ja rööbastee mullete liikluskoormustaluvus	1.1.1, 1.1.3				1.5	
4.2.8.1	Koheste meetmete tase paigutuse korral	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.2	Koheste meetmete tase pikinivoo korral	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.3	Koheste meetmete tase rööbastee väände korral	1.1.1, 1.1.2	1.2				

KTK punkt	KTK punkti pealkiri	Ohutus	Usaldusväärsus Kättesaadavus	Tervishoid	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
4.2.8.4	Koheste meetmete tase rööbastee rööpmelaiusega seotud kohaliku defekti korral	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.5	Koheste meetmete tase välisrööpa kõrgenduse korral	1.1.1, 1.1.2	1.2				
4.2.8.6	Koheste meetmete tase pöörmete ja ristmete korral	1.1.1, 1.1.2	1.2			1.5	
4.2.9.1	Ooteplatvormide kasutatav pikkus	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.9.2	Ooteplatvormi kõrgus	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.3	Ooteplatvormide asetus	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.9.4	Rööbastee paigutus ooteplatvormide kõrval	1.1.1, 2.1.1				1.5	1.6.1
4.2.10.1	Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites	1.1.1, 2.1.1				1.5	
4.2.10.2	Külgtuulte mõju	1.1.1, 2.1.1	1.2			1.5	
4.2.10.3	Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele	1.1.1	1.2			1.5	
4.2.11.1	Asukoha tähised	1.1.1	1.2				
4.2.11.2	Ekspluatatsiooniaegne koonilisuse ekvivalent	1.1.1, 1.1.2				1.5	
4.2.12.2	Tualetitühjendussüsteem	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.3	Seadmed rongi välispindade puhastamiseks		1.2			1.5	
4.2.12.4	Veevarustus	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.5	Kütusetanklad	1.1.5	1.2	1.3.1		1.5	
4.2.12.6	Tugi-elektrivarustus	1.1.5	1.2			1.5	
4.4	Kasutuseeskirjad		1.2				
4.5	Hoolduseeskirjad		1.2				
4.6	Kutsekvalifikatsioon	1.1.5	1.2				
4.7	Töötervishoiu ja tööohutuse tingimused	1.1.5	1.2	1.3	1.4.1“.		

7) Punkti 4.1 alapunktis 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

8) Punkti 4.1 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Taristu allsüsteemi ja hoolduse allsüsteemi teatava osa ning nende liideste funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, mis on esitatud punktides 4.2 ja 4.3, ei nõua eritehnoloogia ega tehniliste lahenduste kasutamist, välja arvatud juhul, kui see on liidu raudteesüsteemi koostalitluseks kindlasti vajalik.“

9) Punkti 4.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„4.2. **Taristu allsüsteemi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused**“.

10) Punkti 4.2.1 alapunktid 1–3 asendatakse järgmisega:

„1) Liidu raudteevõrgustiku elemente on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 1. Selleks et tagada majanduslikult efektiivne koostalitlus, määratakse liidu raudteevõrgu igale elemendile KTK liinikategooria.

2) KTK liinikategooria on liikluskoodide kombinatsioon. Liinide puhul, millel toimub ainult ühte tüüpi liiklus (näiteks ainult kaubaveoks kasutatav liin), võib tööparameetrite kirjeldamiseks kasutada ühte liikluskoodi; kui liini kasutatakse eri tüüpi liikluseks, kirjeldatakse liini reisijate- ja kaubaveo ühe või mitme liikluskoodiga. Kombineeritud liikluskoodid kirjeldavad seda raamistikku, milles saab soovitud otstarvete kombinatsiooni kasutada.

3) Neid KTK liinikategooriaid kasutatakse olemasolevate raudteeliinide liigitamiseks, et määrata kindlaks eesmärgiks olev süsteem, mille puhul on kõik asjakohased tööparameetrid saavutatud.“

11) Punkti 4.2.1 alapunktis 7 esitatud tabeli 3 märkus (*) asendatakse järgmisega:

„(*) Teljekoormus põhineb töökorras veomasinate ja vedurite projektijärgsel massil, nagu on määratletud standardi EN 15663:2009+AC:2010 punktis 2.1, ja muude veeremiüksuste tavapärase kasuliku koormusega projektijärgsel massil kooskõlas standardi EN15663:2009+AC:2010 punktiga 6.3.“

12) Punkti 4.2.1 alapunkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 7, milles on sätestatud, et KTKd ei takista liikmesriikidel vastu võtta otsuseid, milles käsitletakse taristute kasutamist selliste veeremiüksuste liikumiseks, mida KTKd ei hõlma, lubatakse projekteerida uusi ja ümberehitatud liine, mida on võimalik kohandada:

— suurema gabariidiga,

— suuremate teljekoormustega,

— suurematele kiirustele,

— ooteplatvormi suurema kasutatava pikkusega ja

— pikematele rongidele

kui tabelis 2 ja tabelis 3 esitatud.“

13) Punkti 4.2.2.1 alapunkti H alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele (4.2.10.3).“

14) Punkti 4.2.2.1 alapunktile K lisatakse järgmine alapunkt:

„b) hoolduskava (4.5.2).“

15) Punkti 4.2.4.2 punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5) Alapunkti 1 asemel ei ole 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemi puhul välisrööpa kõrgendus suurem kui 185 mm.“

16) Punkti 4.2.4.4 punkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Alapunkti 1 asemel on 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemi välisrööpa kõrgenduse puudujäägi järsu muutuse arvestuslikud maksimumväärtused järgmised:

a) 150 mm V ≤ 45 km/h puhul,

b) 115 mm 45 km/h < V ≤ 100 km/h puhul,

c) (399-V)/2,6 [mm] 100 km/h < V ≤ 220 km/h puhul,

d) 70 mm 220 km/h < V ≤ 230 km/h puhul,

e) Välisrööpa kõrgenduse puudujäägi järsku muutust ei lubata kiirustel üle 230 km/h.“

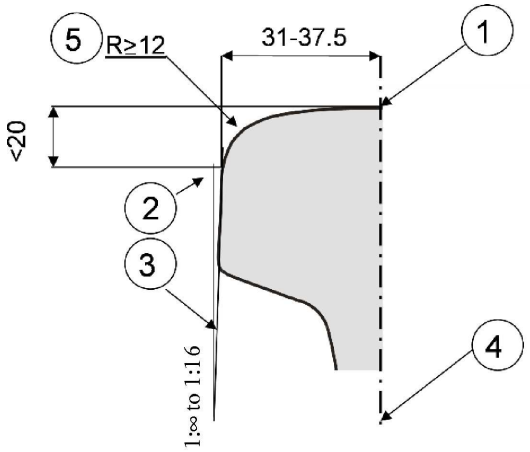
17) Punkti 4.2.4.5 punkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Projektijärgse rööpmelaiuse, rööpapea profiili ja vabade liinilõikude rööpakalde arvutuslikud väärtused tuleb valida nii, et ei ületataks tabelis 10 kindlaksmääratud koonilisuse ekvivalendi piirnorme.“

18) Punkti 4.2.4.6 joonis 1 asendatakse järgmisega:

„Joonis 1

Rööpapea profiil



1 rööpa pealispind
2 puutepunkt
3 külgsuunaline kalle
4 rööpapea vertikaaltelg
5 välisümardus“.

19) Punkti 4.2.4.7.1 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Sellise rööbastee puhul, mis on ette nähtud käitamiseks kiirusel üle 60 km/h, tuleb valida konkreetse liini rööpakalle vahemikus 1/20–1/40.“

20) Punkti 4.2.6.2.2 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Taristuettevõtja määrab pöörisvoolu rööpapiduri kasutamise sätted kindlaks käitamistasandil, võttes aluseks rööbastee ja sealhulgas pöörmete ja ristmete konkreetsed omadused. Kõnealuse pidurisüsteemi kasutamise tingimused registreeritakse kooskõlas komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/777 (*).

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/777, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühiseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 312).“

21) Punktis 4.2.7.1.1 esitatud tabel 11 asendatakse järgmisega:

„*Tabel 11*

Tegur alfa (α) uute ehitiste ja rajatiste projekteerimisel

Liiklustüüp	Teguri alfa (α) miinimumväärtus
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91
P6	0,83
P1520	1
P1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F1520	1,46
F1600	1,1“.

22) Punkt 4.2.10.3 asendatakse järgmisega:

„4.2.10.3. Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele

1) Vabal liinilõigul ning pöörmetel ja ristmetel võib veeremi ja taristu vaheline aerodünaamiline mõju põhjustada rööbastee aluseks olevate ballastikivide õhkutõusmist ja kaugemale paiskumist (ballastiheide). Seda riski tuleb maandada.

2) Taristu allsüsteemile kehtestatud nõuded, mille eesmärk on maandada ballastiheite riski, kehtivad ainult nendele raudteeliinidele, mida on kavas käitada kiirusel üle 250 km/h.

3) Alapunktis 2 nimetatud nõuded on avatud punkt.“

23) Punkt 4.2.12.2 asendatakse järgmisega:

„4.2.12.2. Tualettide tühjendamine

Püsiseadmed tualettide tühjendamiseks peavad vastama vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs täpsustatud kinniste tualettsüsteemide karakteristikutele.“

24) Punkti 4.2.12.4 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Veevarustuse püsiseadmed peavad vastama vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs täpsustatud veesüsteemide karakteristikutele.“

25) Punkt 4.2.12.5 asendatakse järgmisega:

„4.2.12.5 Tankimine

Kütusetanklad peavad vastama vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs täpsustatud kütusesüsteemide karakteristikutele.“

26) Punkt 4.2.12.6 asendatakse järgmisega:

„4.2.12.6 Tugi-elektrivarustus

Tugi-elektrivarustus peab olemasolu korral olema rajatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs täpsustatud ühe või mitme energiavarustussüsteemina.“

27) Punktis 4.3.1 esitatud tabel 15 asendatakse järgmisega:

„Tabel 15

Liidesed veeremi KTK allsüsteemiga „vedurid ja reisijateveoveerem“

Liides	Infrastruktuuri KTK viide	Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide
Rööpmelaius	4.2.4.1 Nominaalne rööpmelaius 4.2.5.1 Pöörmete ja ristmete projekteeritud geomeetria 4.2.8.6 Koheste meetmete tasemed pöörmete ja ristmete puhul	4.2.3.5.2.1 Rattakomplekti mehaanilised ja geomeetrilised omadused 4.2.3.5.2.3 Muudetava rööpmelaiusega rattakomplektid
Gabariit	4.2.3.1 Ehitusgabariit 4.2.3.2 Rööbastee telgedevaheline kaugus 4.2.3.5 Vertikaalkõvera minimaalne raadius 4.2.9.3 Ooteplatvormide asetus	4.2.3.1 Gabariit
Teljekoormus ja teljevahe	4.2.6.1 Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule 4.2.6.3 Rööbastee vastupidavus külgjõule 4.2.7.1 Uute sildade liikluskoormustaluvus 4.2.7.2 Uue rööbastee mulde ja pinnasesurve mõjuga võrdne vertikaalkoormus 4.2.7.4 Olemasolevate sildade ja rööbastee mullete liikluskoormustaluvus	4.2.2.10 Koormustingimused ja kaalutud mass 4.2.3.2.1 Teljekoormuse parameeter
Tööomadused	4.2.6.1 Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule 4.2.6.3 Rööbastee vastupidavus külgjõule 4.2.7.1.4 Külgjõud	4.2.3.4.2.1 Liiklusohutuse piirnormid 4.2.3.4.2.2 Rööbastee koormamise piirnormid
Veeremi stabiilsus sõidu ajal	4.2.4.4 Koonilisuse ekvivalent 4.2.4.6 Rööpapea profiil vabal liinilõigul 4.2.11.2 Ekspluatatsiooniaegne koonilisuse ekvivalent	4.2.3.4.3 Koonilisuse ekvivalent 4.2.3.5.2.2 Rattakomplekti mehaanilised ja geomeetrilised omadused
Pikisuunaline jõud	4.2.6.2 Rööbastee vastupidavus pikijõule 4.2.7.1.5 Veo- ja pidurdusjõudude toime (pikikoormused)	4.2.4.5 Pidurdustõhusus
Horisontaalkõvera minimaalne raadius	4.2.3.4 Horisontaalkõvera minimaalne raadius	4.2.3.6 Kõvera minimaalne raadius A lisa, A.1 Puhvrid
Dünaamiline käitumine sõidu ajal	4.2.4.3 Välisrööpa kõrgenduse puudujääk	4.2.3.4.2 Dünaamiline käitumine sõidu ajal
Maksimaalne aeglustus	4.2.6.2 Rööbastee vastupidavus pikijõule 4.2.7.1.5 Veo- ja pidurdusjõudude toime	4.2.4.5 Pidurdustõhusus

Liides	Infrastruktuuri KTK viide	Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide
Aerodünaamiline mõju	4.2.3.2 Rööbastee telgedevaheline kaugus 4.2.7.3 Rööbasteedel asuvate või nendega külgnevate uute ehitiste ja rajatiste vastupidavus 4.2.10.1 Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites 4.2.10.3 Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele	4.2.6.2.1 Õhukeeriste mõju ooteplatvormil asuvatele reisijatele ja rööbastee kõrval asuvatele töölistele 4.2.6.2.2 Rongi esiotsa rõhuimpulss 4.2.6.2.3 Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites 4.2.6.2.5 Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevatele rööbasteedele
Külgtuul	4.2.10.2 Külgtuule mõju	4.2.6.2.4 Külgtuul
Seadmed rongide teenindamiseks	4.2.12.2 Tualetitühjendussüsteem 4.2.12.3 Seadmed rongi välispindade puhastamiseks 4.2.12.4 Veevarustus 4.2.12.5 Kütusetanklad 4.2.12.6 Tugi-elektrivarustus	4.2.11.3 Tualetitühjendussüsteem 4.2.11.2.2 Välispindade puhastamine pesulas 4.2.11.4 Veevarude täiendamise seadmestik 4.2.11.5 Veevarude täiendamise liides 4.2.11.7 Tankimisseadmed 4.2.11.6 Rongide seisuteedele paigutamise erinõuded“.

28) Punktis 4.3.1 esitatud tabel 16 asendatakse järgmisega:

„Tabel 16

Liidesed veeremi KTK allsüsteemiga „kaubavagunite KTK“

Liides	Infrastruktuuri KTK viide	Kaubavagunite KTK viide
Rööpmelaius	4.2.4.1 Nominaalne rööpmelaius 4.2.4.6 Rööpapea profiil vabal liinilõigul 4.2.5.1 Pöörmete ja ristmete projekteeritud geomeetria 4.2.8.6 Koheste meetmete tasemed pöörmete ja ristmete puhul	4.2.3.6.2 Rattakomplektide omadused 4.2.3.6.3 Rataste omadused
Gabariit	4.2.3.1 Ehitusgabariit 4.2.3.2 Rööbastee telgedevaheline kaugus 4.2.3.5 Vertikaalkõvera minimaalne raadius 4.2.9.3 Ooteplatvormide asetus	4.2.3.1 Gabariit
Teljekoormus ja teljevahe	4.2.6.1 Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule 4.2.6.3 Rööbastee vastupidavus külgjõule 4.2.7.1 Uute sildade liikluskoormustaluvus 4.2.7.2 Uue rööbastee mulde ja pinnasesurve mõjuga võrdne vertikaalkoormus 4.2.7.4 Olemasolevate sildade ja rööbastee mullete liikluskoormustaluvus	4.2.3.2 Ühilduvus rööbasteede kandevõimega

Liides	Infrastruktuuri KTK viide	Kaubavagunite KTK viide
Dünaamiline käitumine sõidu ajal	4.2.8 Koheste meetmete tasemed rööbastee geomeetriliste defektide puhul	4.2.3.5.2 Dünaamiline käitumine sõidu ajal
Pikisuunaline jõud	4.2.6.2 Rööbastee vastupidavus pikijõule 4.2.7.1.5 Veo- ja pidurdusjõudude toime (pikikoormused)	4.2.4.3.2 Pidurdustõhusus
Rööbastee vähim kõverusraadius	4.2.3.4 Horisontaalkõvera minimaalne raadius	4.2.2.1 Mehaaniline liides
Vertikaalkõver	4.2.3.5 Vertikaalkõvera minimaalne raadius	4.2.3.1 Gabariit“.

29) Punktis 4.3.4 esitatud tabel 19 asendatakse järgmisega:

„Tabel 19

Liidesed liikluskorralduse allsüsteemiga

Liides	Infrastruktuuri KTK viide	Liikluskorralduse KTK viide
Veeremi stabiilsus sõidu ajal	4.2.11.2 Ekspluatatsiooniaegne koonilisuse ekvivalent	4.2.3.4.4. Käitamise kvaliteet
Pöörisvoolupidurite kasutamine	4.2.6.2 Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.2.6.2 Pidurdustõhusus
Külgtuul	4.2.10.2 Külgtuule mõju	4.2.3.6.3 Eriolukordades tegutsemise kord
Kasutuseeskirjad	4.4 Kasutuseeskirjad	4.2.1.2.2.2 Marsruudiraamatus sisalduva teabe muutmine 4.2.3.6 Halvenenud töötingimused
Personali pädevus	4.6 Erialane pädevus	2.2.1 Töötajad ja rongid“.

30) Punkti 4.4 alapunktis 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikes 3 ja sätestatud VI lisas (punkt I.2.4)“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 ja sätestatud kõnealuse direktiivi IV lisas (punkt 2.4)“.

31) Punkt 4.5.2 asendatakse järgmisega:

„4.5.2. *Hoolduskava*

Taristuettevõtjal peab olema hoolduskava, milles on punktis 4.5.1 loetletud elemendid ja vähemalt järgmised elemendid:

a) sekkumis- ja alarmtasemete väärtused;

b) deklaratsioon meetodite, personali ametialase pädevuse ja kohustuslikuks kasutamiseks ettenähtud ohutusseadmete kohta;

c) rööbastee läheduses töötava personali kaitse eeskirjad;

d) ekspluatatsiooniväärtuste järgimise kontrolli abinõud;

e) meetmed, mida võetakse, kui kiirus on suurem kui 250 km/h, et maandada ballastiheite riski.“

32) Punkti 4.7 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Taristu allsüsteemi käitamiseks ja hooldamiseks töötajatelt nõutavad töötervishoiu ja tööohutuse tingimused peavad olema kooskõlas asjakohaste Euroopa ja liikmesriikide õigusaktidega.“

33) Punkti 5.3.2 alapunkti 2 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) rööpakinnitus peab vastu pidama 3 000 000 tüüpilise koormuse tsüklile, mida rakendatakse järsus kurvis, nii et kinnitussüsteemi tööparameetrite muutus ei ületa:

— haardejõu osas 20 %;

— vertikaaljäikuse osas 25 %;

— pikisuunal püsivuse osas rohkem kui 20 %.

Tüüpilised koormused peavad vastama järgmisele:

— maksimaalne teljekoormus, millele rööpakinnitussüsteem peab vastu pidama;

— rööbaste, rööpakalde, rööpapadja ning liiprite ja kandurite kombinatsioon, millega kinnitussüsteemi võib kasutada.“

34) Punkt 6.1.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.1.4.1. Koostalitluse komponendid, mida reguleeritakse muude Euroopa Liidu direktiividega

1) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 10 lõikele 3 sätestatakse nende koostalitluse komponentide puhul, mille kohta kehtivad teised, muid küsimusi hõlmavad liidu õigusaktid, EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkusdeklaratsioonis, et koostalitluse komponendid vastavad ka kõnealuste teiste õigusaktide nõuetele.

2) Vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 (*) I lisale tuleb EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkusdeklaratsioonile lisada piirangute või kasutustingimuste loetelu.

(*) Komisjoni 12. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/250, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 kohast raudtee koostalitluse komponentide ja allsüsteemide EÜ deklaratsioonide ja sertifikaatide näidisvormi, lubatud veeremiüksuse tüübile vastavuse deklaratsiooni näidist ja allsüsteemi EÜ vastavustõendamise menetlust ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 201/2011 (ELT L 42, 13.2.2019, lk 9).“

35) Punkti 6.2.1 alapunktis 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 18“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 15“.

36) Punkti 6.2.1 alapunkt 6 asendatakse järgmisega:

„6) Taotleja koostab taristu allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 15.“

37) Punktis 6.2.4 lisatakse punkti 6.2.4.14 järele järgmine punkt:

„6.2.4.15. Pidurisüsteemidega ühilduvuse hindamine

Punkti 4.2.6.2.2 alapunktis 2 esitatud nõudeid ei ole vaja hinnata.“

38) Punkti 6.4 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Teavitatud asutus lisab käesoleva KTK punktis 4.5.1 nõutud hooldusraamatu viite direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõike 4 kohasesse tehnilisse dokumentatsiooni.“

39) Punkti 6.5.2 alapunktis 2 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikliga 17“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 14“.

40) Punkti 7 esimene lõik (punkti 7.1 kohal) asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid koostavad käesoleva KTK rakendamiseks riikliku kava, võttes arvesse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kui terviku sidusust. Kõnealune kava sisaldab kõiki uute taristu allsüsteemide ning uuendatavate ja ümberehitatavate allsüsteemidega seotud projekte kooskõlas allpool punktides 7.1–7.7 nimetatud üksikasjadega.“

41) Punkt 7.3.1 asendatakse järgmisega:

„7.3.1. *Raudteeliini ümberehitamine või uuendamine*

1) Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punkti 14 kohaselt on „ümberehitamine“ allsüsteemi või selle osa oluline muutmine, millega kaasneb EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni juurde kuuluva tehnilise toimiku (kui see on olemas) muutmine, ja mis suurendab allsüsteemi kogujõudlust.

2) Raudteeliini taristu allsüsteemi peetakse käesoleva KTK kontekstis ümberehitatuks, kui parandatakse vähemalt punktis 4.2.1 nimetatud teljekoormuse või gabariidi tööparameetreid, et täita teise liikluskoodi nõudeid.

3) Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punkti 15 kohaselt on „uuendamine“ allsüsteemi või selle osa põhjalik asendamine, mis ei muuda allsüsteemi kogujõudlust.

4) Sel juhul tõlgendatakse olulist asendust kui projekti, millega süstemaatiliselt asendatakse raudeeliin või raudteeliini osa. Uuendamine erineb hoolduse käigus asendamisest, millele osutatakse allpool punktis 7.3.3, selle poolest, et see annab võimaluse saavutada KTK-le vastav liin. Uuendamine on samaväärne ümberehitamisega, kuid ilma tööparameetrite muutmiseta.

5) Taristu allsüsteemi ümberehitamise või uuendamise ulatus võib hõlmata kogu teatava liini allsüsteemi või ainult allsüsteemi teatavaid osi. Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 18 lõikega 6 vaatab riiklik ohutusasutus projekti läbi ja otsustab, kas uut kasutuselevõtuluba on vaja.

6) Kui on vaja uut luba, peavad taristu allsüsteemi osad, mis on ümberehitamise või uuendamisega hõlmatud, vastama käesoleva KTK nõuetele ning nende suhtes kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 kohast korda, välja arvatud juhul, kui kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 7 on antud luba KTK kohaldamata jätmiseks.

7) Kui uut kasutuselevõtuluba ei ole vaja, soovitatakse järgida käesoleva KTK nõudeid. Kui vastavust ei ole võimalik saavutada, peab tellija teatama liikmesriigile selle põhjustest.“

42) Punkt 7.3.2 jäetakse välja.

43) Punkti 7.3.3 alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Neil juhtudel märgitakse ära, et eespool nimetatud osad eraldi võetuna ei saa tagada kogu allsüsteemi vastavust. Allsüsteemi vastavust võib kinnitada ainult juhul, kui kõik nimetatud osad vastavad KTK-le.“

44) Punkt 7.6 asendatakse järgmisega:

„7.6. **Marsruudiga ühilduvuse kontroll enne loa saanud veeremiüksuste kasutamist**

Menetlust ja taristu allsüsteemi parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja kasutab marsruudi ühilduvuse kontrolliks, on kirjeldatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (*) lisa punktis 4.2.2.5 ja D1 liites.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).“

45) Punkti 7.7 lisatakse punkti b järele ja punkti 7.7.1 ette järgmine lõik:

„Kõik erijuhtumid ja nende asjakohased kuupäevad vaadatakse KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti läbi, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks hinnangu, mis on antud nende mõju kohta ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju kohta. Erilist tähelepanu pööratakse ELi rahaliste vahendite kättesaadavusele.

Erijuhtumid piirduvad marsruudi või võrgustikuga, mille puhul need on rangelt vajalikud, ja nende puhul võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetlusi.“

46) Punkti 7.7.2.1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Ooteplatvormi kõrgustel 550 mm ja 760 mm arvutatakse ooteplatvormide asetuse konventsionaalväärtus b_{q0} järgmiste valemite alusel:“.

47) Punkti 7.7.8.1 pealkiri „Ooteplatvormi kõrgus (4.2.9.3)“ asendatakse pealkirjaga „Ooteplatvormi kõrgus (4.2.9.2)“.

48) Punkti 7.7.11.1 alapunkt 2 jäetakse välja.

49) Punkt 7.7.13.5 asendatakse järgmisega:

„7.7.13.5. Ooteplatvormi kõrgus (4.2.9.2)

„P“ juhud

Nominaalse rööpmelaiusega 1 668 mm süsteemide puhul lubatakse ümberehitatud või uuendatud ooteplatvormides vastavalt üle 300 m või 350 m raadiusega veerepinna kohal ooteplatvormi nominaalkõrguse 685 (üldine kasutus) ja 900 mm (linna- ja linnalähiliiklus) kasutamist.“

50) A liites esitatud tabel 36 asendatakse järgmisega:

„Tabel 36

EÜ vastavusdeklaratsiooni puhul nõutav koostalitluse komponentide hindamine

Hinnatavad näitajad	Hindamisetapp			
	Projekteerimis- ja arendusetapp			Tootmisetapp Tootmisprotsess + tootekatse
	Projekti ekspertiis	Tootmisprotsessi läbivaatus	Tüübikatse	Toote kvaliteet (seeriatootmine)
5.3.1 Rööpad				
5.3.1.1 Rööpapea profiil	X	ei kohaldata	X	X
5.3.1.2 Rööpateras	X	X	X	X
5.3.2 Rööpakinnitussüsteemid	ei kohaldata	ei kohaldata	X	X
5.3.3 Rööbastee liiprid ja kandurid	X	X	ei kohaldata	X“.

51) B liites esitatud tabelis 37 asendatakse rida „rööbastee vastupidavus pikijõule“ järgmisega:

Hinnatavad näitajad	Projekti ekspertiis	Monteerimine enne kasutuselevõttu	Allsüsteemi vastavus-hindamise menetlus
„Rööbastee vastupidavus pikijõule (4.2.6.2)	X	ei kohaldata	6.2.5 6.2.4.15“.

52) C.2 liite punkt c asendatakse järgmisega:

„c) Kandur“.

53) E liidet muudetakse järgmiselt:

a) teine lõik asendatakse järgmisega:

„EN liinikategooriad on teljevahega seotud teljekoormuse ja geomeetriliste aspektide funktsioon. EN liinikategooriad on esitatud standardi EN 15528:2015 A lisas.“;

b) tabel 38 asendatakse järgmisega:

„Tabel 38

EN liinikategooria – asjakohane kiirus (1) (6) **[km/h] – reisijateveo liiklus**

Liikluskood	Reisirongide vagunid (kaasa arvatud reisivagunid, poolvagunid ja autovagunid) ning kaubavagunid (2) (3)	Vedurid ja veomasinad (2) (4)	Elektri- või diiselmootorrongid, jõumoodulid ja mootorvagunid (2) (3)
P1	Ei kohaldata (12)	Ei kohaldata (12)	Avatud punkt
P2	Ei kohaldata (12)	Ei kohaldata (12)	Avatud punkt
P3a (> 160 km/h)	A–200 B1–160	D2–200 (11)	Avatud punkt
P3b (≤ 160 km/h)	B1–160	D2–160	C2 (8) – 160 D2 (9) – 120
P4a (> 160 km/h)	A–200 B1–160	D2–200 (11)	Avatud punkt
P4b (≤ 160 km/h)	A–160 B1–140	D2–160	B1 (7) – 160 C2 (8) – 140 D2 (9) – 120
P5	B1–120	C2–120 (5)	B1(7) –120
P6	a12		
P1520	Avatud punkt		
P1600	Avatud punkt“;		

c) märkus (1) asendatakse järgmisega:

„(1) Tabelis märgitud kiirus on raudteeliini maksimumnõue ja see võib olla väiksem kooskõlas punkti 4.2.1 alapunkti 12 nõuetega. Liini konkreetsete konstruktsioonide kontrollimisel võib võtta arvesse veeremi tüüpi ja kohalikku kiirusepiirangut.“;

d) märkus (2) asendatakse järgmisega:

„(2) Reisijateveo vagunid (kaasa arvatud reisivagunid, poolvagunid, autovagunid), muu veerem, vedurid, veomasinad, diisel- ja elektrimootorrongid, jõumoodulid ning mootorvagunid on määratletud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs. Kergkaubavagunid määratletakse poolvagunitena mööndusega, et neid võib kasutada vaid reisijateveoks mitte ettenähtud rongide koosseisudes.“;

e) märkus (10) jäetakse välja;

f) lisatakse märkus (12):

„(12) Võttes arvesse käitamise taset, ei ole vaja määrata kindlaks ühtlustatud nõudeid, et tagada seda tüüpi veeremiüksuste puhul piisav koostalitlusvõime P1 ja P2 liikluskoodide puhul.“

54) F liidet muudetakse järgmiselt:

a) tabel 40 asendatakse järgmisega:

„Tabel 40

Marsruudi kasutatavuse number – asjakohane kiirus (1) (5) **[miili tunnis] – reisijateveo liiklus**

Liikluskood	Reisirongide vagunid (kaasa arvatud reisivagunid, poolvagunid ja autovagunid) ning kaubavagunid (2) (3) (6)	Vedurid ja veomasinad (2) (4)	Elektri- või diiselmootorrongid, jõumoodulid ja mootorvagunid (2) (3) (6)
P1	Ei kohaldata (11)	Ei kohaldata (11)	Avatud punkt
P2	Ei kohaldata (11)	Ei kohaldata (11)	Avatud punkt
P3a (> 160 km/h)	RA1–125 RA2–90	RA7–125 (7) RA8–110 (7) RA8–100 (8) RA5–125 (9)	Avatud punkt“;
P3b (≤ 160 km/h)	RA1–100 RA2–90	RA8–100 (8) RA5–100 (9)	RA3–100
P4a (> 160 km/h)	RA1–125 RA2–90	RA7–125 (7) RA7–100 (8) RA4–125 (9)	Avatud punkt“;
P4b (≤ 160 km/h)	RA1–100 RA2–90	RA7–100 (8) RA4–100 (9)	RA3–100
P5	RA1–75	RA5–75 (8) (10) RA4–75 (9) (10)	RA3–75
P6	RA1		
P1600	Avatud punkt“;		

b) märkus (1) asendatakse järgmisega:

„(1) Tabelis märgitud kiirus on raudteeliini maksimumnõue ja see võib olla väiksem kooskõlas punkti 4.2.1 alapunkti 12 nõuetega. Liini konkreetsete konstruktsioonide kontrollimisel võib võtta arvesse veeremiüksuse tüüpi ja kohalikku kiirusepiirangut.“;

c) märkus (2) asendatakse järgmisega:

„(2) Reisijateveo vagunid (kaasa arvatud reisivagunid, poolvagunid, autovagunid), muu veerem, vedurid, veomasinad, diisel- ja elektrimootorrongid, jõumoodulid ning mootorvagunid on määratletud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs. Kergkaubavagunid määratletakse poolvagunitena mööndusega, et neid võib kasutada vaid reisijateveoks mitte ettenähtud rongide koosseisudes.“;

d) märkus (11) asendatakse järgmisega:

„(11) Võttes arvesse käitamise taset, ei ole vaja määrata kindlaks ühtlustatud nõudeid, et tagada seda tüüpi veeremiüksuste puhul piisav koostalitlusvõime P1 ja P2 liikluskoodide puhul.“

55) K liite neljas lõik (kohe tabeli 45 kohal) jäetakse välja.

56) L liide jäetakse välja.

57) P liite punkti P.3 teist lõiku muudetakse järgmiselt (tavaline kiri):

„Vertikaalkõvera raadiuse Rv piirmäär on 500 m. Kui raadius Rv jääb vahemikku 500–625 m, arvestatakse kuni 80 mm kõrgusi nullina.“

58) Q liites esitatud tabel 47 asendatakse järgmisega:

„Tabel 47

Ühendkuningriigi Suurbritannia erijuhtude teatavaks tehtud riiklikud tehnilised eeskirjad

Erijuhtum	KTK punkt	Nõue	Riikliku tehnilise eeskirja viide	Riikliku tehnilise eeskirja pealkiri
7.7.17.1	4.2.1: tabel 2 ja tabel 3	Raudteeliini kategooriad: gabariit	GI/RT7073	Taristu asetuse ja veeremi gabariitide kohaldamise nõuded
			GE/RT8073	Standardsete veeremi gabariitide kohaldamise nõuded
			GI/RT7020	Ooteplatvormi kõrguse, asetuse ja laiuse Suurbritannia nõuded
7.7.17.2 ja 7.7.17.9	4.2.3.1 ja 6.2.4.1	Ehitusgabariit	GI/RT7073	Taristu asetuse ja veeremi gabariitide kohaldamise nõuded
			GE/RT8073	Standardsete veeremi gabariitide kohaldamise nõuded
			GI/RT7020	Ooteplatvormi kõrguse, asetuse ja laiuse Suurbritannia nõuded
7.7.17.3 ja 7.7.17.10	4.2.3.2: tabel 4 ja 6.2.4.2	Rööbastee telgedevaheline kaugus	GI/RT7073	Taristu asetuse ja veeremi gabariitide kohaldamise nõuded
7.7.17.4	4.2.5.3 ja J liide	Nüri riströöpa maksimaalne suunamisvaba pikkus	GC/RT5021	Rööpasüsteemi nõuded
			GM/RT2466	Raudtee rattakomplektid
7.7. 17.6	4.2.9.2	Ooteplatvormi kõrgus	GI/RT7020	Ooteplatvormi kõrguse, asetuse ja laiuse Suurbritannia nõuded
7.7. 17.7. ja 7.7. 17.11	4.2.9.3 ja 6.2.4.11	Ooteplatvormide asetus	GI/RT7020	Ooteplatvormi kõrguse, asetuse ja laiuse Suurbritannia nõuded
			GI/RT7073	Taristu asetuse ja veeremi gabariitide kohaldamise nõuded“.

59) R liide asendatakse järgmisega:

„R liide

Avatud punktide loetelu

1) Koheste meetmete tasemed rööbastee kohalike defektide puhul kiirustel üle 300 km/h (4.2.8.1).

2) Koheste meetmete tasemed pikisuunaliste kohalike defektide puhul kiirustel üle 300 km/h (4.2.8.2).

3) Ühtse ehitusgabariidi IRL3 rööbastee telgedevahelise kauguse lubatud miinimumväärtus on avatud punkt (7.7.18.2).

4) EN liinikategooria – asjakohane kiirus [km/h] E liite tabelites 38 ja 39 esitatud liikluskoodide P1 (mootorrongid), P2 (mootorrongid), P3a (mootorrongid), P4a (mootorrongid), P1520 (kõik veeremiüksused), P1600 (kõik veeremiüksused), F1520 (kõik veeremiüksused) ja F1600 (kõik veeremiüksused) puhul.

5) Marsruudi kasutatavuse number – asjakohane kiirus [miili/h] F liite tabelites 40 ja 41 esitatud liikluskoodide P1 (mootorrongid), P2 (mootorrongid), P3a (mootorrongid), P4a (mootorrongid), P1600 (kõik veeremiüksused) ja F1600 (kõik veeremiüksused) puhul.

6) Gabariitidega IRL1, IRL2 ja IRL3 seotud eeskirjad ning joonised on avatud punkt (O liide).

7) Meetmed, mida võetakse, kui kiirus on suurem kui 250 km/h, et vähendada ballastiheite riski.“

60) S liites esitatud tabel 48 asendatakse järgmisega:

„Tabel 48

Mõisted

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Riströöpa südamiku ots (RP)/Actual point (RP)/ Praktischer Herzpunkt/ Pointe de coeur	4.2.8.6	V-kujulise ristmiku tipp. Vt joonis 2, mis näitab seost riströöpa südamiku otsa (RP) ja lõikepunkti (LP) vahel.
Alarmtase/Alert limit/ Auslösewert/ Limite d'alerte	4.5.2	Väärtus, mille ületamise korral tuleb eelnevalt kavandatud hooldustööde käigus analüüsida ja arvestada rööbastee geomeetriat
Teljekoormus/Axle load/ Achsfahrmasse/ Charge à l'essieu	4.2.1, 4.2.6.1	Rattakomplekti või kahe sõltumatu ratta staatilise vertikaalse rattakoormuse summa rööbasteele, mis on jagatud raskuskiirendusega.
Ratta ja rööbastee haardumistingimustest sõltumatu pidurisüsteem/Braking systems independent of wheel-rail adhesion conditions	4.2.6.2.2	Ratta ja rööbastee haardumistingimustest sõltumatu pidurisüsteem tähendab kõiki veeremi pidurisüsteeme, mis tekitavad ratta ja rööbastee haardumistingimustest sõltumatult rööbastele rakendatavat pidurdusjõudu (nt magnetpidurdussüsteemid ja pöörisvoolu-pidurdussüsteemid).
Välisrööpa kõrgendus/Cant/ Überhöhung/ Dévers de la voie	4.2.4.2 4.2.8.5	Rööbastee kahe rööpa kõrguste erinevus horisontaali suhtes vaadeldavas kohas, mõõdetuna rööpapeade kesktelgedel.
Välisrööpa kõrgenduse puudujääk/Cant deficiency/ Überhöhungsfehlbetrag/Insuffisance de devers	4.2.4.3	Rööbastee tegeliku põikkalde ja teatava deklareeritud kiiruse puhul veeremi tasakaaluseisundi saavutamiseks vajaliku põikkalde vahe.
Lihtriströöbas/Common crossing/ Starres Herzstück/ Coeur de croisement	4.2.8.6	Asetus, mis kindlustab pöörete või rombristmike kahe vastassuunalise veereservade lõikumise ning omab ühte V- ristmiku ning kahte haruröobast.
Külgtuul/Crosswind/ Seitenwind/ Vents traversiers	4.2.10.2	Tugev, liinile küljelt puhuv tuul, mis võib avaldada halba mõju rongiliikluse ohutusele.

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Arvestuslik väärtus/Design value/ Planungswert/ Valeur de conception	4.2.3.4, 4.2.4.2, 4.2.4.5, 4.2.5.1, 4.2.5.3	Teoreetiline suurus, mille puhul ei arvestata tootmis-, konstruktsiooni ega hoolduse tolerantse.
Projektijärgne rööpmelaius/Design track gauge/ Konstruktionsspurweite/ Ecartement de conception de la voie	5.3.3	Ainuväärtus, mis saadakse juhul, kui kõik rööbastee komponendid vastavad täpselt projekteeritud mõõtmetele või vahemiku puhul projekteeritud mõõtmete mediaanväärtusele.
Rööbastee telgedevaheline kaugus/Distance between track centres/ Gleisabstand/ Entraxe de voies	4.2.3.2	Kahe vaadeldava rööbastee telgedevaheline kaugus, mõõdetuna paralleelselt selle rööbastee veerepinnaga, mille külgkalle on väiksem.
Dünaamiline külgjõud/Dynamic lateral force/Dynamische Querkraft/ Effort dynamique transversal	4.2.6.3	Rattakomplekti poolt rööbasteele külgsuunas avalduvate dünaamiliste jõudude summa.
Rööbastee mulle/Earthworks/ Erdbauwerke/ Ouvrages en terre	4.2.7.2 ja 4.2.7.4	Pinnasehitised ning pinnast kinnihoidvad ehitised ja rajatised, millel tuleb taluda raudtee liikluskoormust.
EN liinikategooria/EN Line Category/ EN Streckenklasse/ EN Catégorie de ligne	4.2.7.4, E liide	Standardis EN 15528:2015 (lisa A) sätestatud ja kõnealuses standardis liinikategooriana määratletud klassifitseerimise protsessi tulemus. Iseloomustab infrastruktuuri omadust pidada vastu vertikaalsetele koormustele, mida veeremiüksused avaldavad liinile või liinilõigule regulaarliikluses (tavaliiklus).
Ekvivalentkoonilisus/Equivalent conicity/ Äquivalente Konizität/ Conicité équivalente	4.2.4.5 ja 4.2.11.2	Kooniliselt orienteeritud rattapaari koonusnurga tangens, mille külgnihkumise kinemaatiline lainepikkus on sama, mis uuritaval rattapaaril, kui see liigub sirgel rööbasteel või suure raadiusega kõveratel.
Kaugus riströöpa südamiku töötava serva ja kontraröö pa töötava serva vahel/Fixed nose protection/ Leitweite/ Cote de protection de pointe	4.2.5.3, J liide	Riströöpa südamiku ja kontraröö pa vaheline kaugus (vt suurus 2 allpool esitatud joonisel 10).
Riströöpa renni sügavus/Flangeway depth/ Rillentiefe/ Profondeur d'ornière	4.2.8.6	Veerepinna ja riströöpa renni põhja vaheline kaugus (vt suurus 6 allpool esitatud joonisel 10).
Riströöpa renni laius/Flangeway width/ Rillenweite/ Largeur d'ornière	4.2.8.6	Veereröö pa ja külgneva kontraröö pa või haruröö pa vaheline kaugus (vt suurus 5 allpool esitatud joonisel 10).
Kaugus kontraröö pa pea töötava serva ja riströöpa pea töötava serva vahel/haruröö pa alguses/Free wheel passage at check rail/wing rail entry/ Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelschienen-Einlauf/Côte d'équilibrage du contre-rail	4.2.8.6	Ristme kontraröö pa või haruröö pa tööpinna ning rööpavahe vastaspoolse veereröö pa sisepinna vaheline kaugus, mõõdetuna vastavalt kontraröö pa või haruröö pa alas. (vt suurus 4 allpool esitatud joonisel 10). Kontraröö pa või haruröö pa ala on piirkond, kus ratas võib kokku puutuda kontraröö pa või haruröö paga.

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Kaugus kontraröö pa ja kõrvröö pa peade töötavate servade vahel/Free wheel passage at crossing nose/ Freer Radurchlauf im Bereich der Herzspze/ Cote de libre passage dans le croisment	4.2.8.6	Ristme haruröö pa tööpinna ja vastaspoolse kontraröö pa vaheline kaugus (vt suurus 3 allpool esitatud joonisel 10).
Kaugus sulgröö pa pea töötava serva ja selle vastas asuva teise sulgröö pa tagumise ääre vahel/Free wheel passage in switches/Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen-vorrichtung/Côte de libre passage de l'aiguillage	4.2.8.6	Ühe pöörangurööpa sisepinna ja vastaspoolse pöörangurööpa välispinna vaheline kaugus (vt suurus 1 allpool esitatud joonisel 10).
Gabariit/Gauge/ Begrenzungslinie/ Gabarit	4.2.1 4.2.3.1	Normide kogumik, mis sisaldab arvestuslikku piirjoont ja sellega seotud arvestusi, mis võimaldavad määrata veeremiüksuse välismõõtmeid ja ruumi, mis peab olema vabaks jäetud ja kuhu taristu ei tohi ulatuda.
HBW/HBW/HBW	5.3.1.2	SI süsteemi mittekuuluv ühik terase kõvaduse määramiseks, määratletud standardiga EN ISO 6506-1:2005: Metallid – Brinelli kõvaduse katse. Katsemeetod.
Kontraröö pa kõrgus/ Radlenkerüberhöhung/ Surélévation du contre rail	4.2.8.6, J liide	Kontraröö pa kõrgus veerepinna kohal (vt suurus 7 allpool esitatud joonisel 14).
Koheste meetmete tase/Immediate Action Limit/Soforteingriffsschwelle/ Limite d'intervention immédiate	4.2.8, 4.5	Väärtus, mille ületamise korral peab taristuettevõtja võtma meetmeid rööbastelt mahasõidu ohu vähendamiseks vastuvõetavale tasemele.
Taristuettevõtja/Infrastructure Manager/ Betreiber der Infrastruktur/ Gestionnaire de l'Infrastructure	4.2.5.1, 4.2.8.3, 4.2.8.6, 4.2.11.2 4.4, 4.5.2, 4.6, 4.7, 6.2.2.1, 6.2.4, 6.4	Vastavalt 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ (taristu läbilaskevõimsuse jaotamise, taristu kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta) (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29) artikli 2 punktile h.
Ekspluatatsiooniväärtus/In service value/ Wert im Betriebszustand/ Valeur en exploitation	4.2.8.5 ja 4.2.11.2	Mis tahes ajahetkel mõõdetud väärtus pärast taristu kasutuselevõttu.
Lõikepunkt (LP)/Intersection point (IP)/ Theoretischer Herzpunkt/ Point d'intersection théorique	4.2.8.6	Teoreetiline riströöpa südamiku töötavate servade lõikumispunkt (vt joonis 2).
Sekkumistase/Intervention Limit/Eingriffsschwelle/ Valeur d'intervention	4.5.2	Väärtus, mille ületamise korral tuleb teha erakorralisi parandustöid, mis tagavad, et parameetrid ei saavuta enne järgmist inspekteerimist koheste meetmete taset.
Kohalik defekt/Isolated defect/ Einzelfehler/ Défaut isolé	4.2.8	Rööbastee geomeetria eraldiasuv defekt.

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Liini või lõigu maksimaalne lubatud kiirus/Line speed/ Streckengeschwindigkeit/ Vitesse de la ligne	4.2.1	Maksimaalne kiirus, millele liin või liinilõik on projekteeritud.
Hooldusraamat/Maintenance file/ Instandhaltungsdossier/ Dossier de maintenance	4.5.1	Tehnilise dokumentatsiooni elemendid, mis on seotud kasutustingimuste ja -piirangutega ning hooldusjuhistega.
Hoolduskava/Maintenance plan/ Instandhaltungsplan/ Plan de maintenance	4.5.2	Dokumendid, milles käsitletakse taristuettevõtjale kohustuslikke taristu hooldustoiminguid.
Mitme rööpapaariga raudtee/Multi-rail track/ Mehrschienengleis/ Voie à multi écartement	4.2.2.2	Enama kui kahe rööpapaariga raudtee, mille puhul vähemalt kaht rööpapaari kasutatakse kui eraldiseisvaid rööbasteesid, mille rööpavahed on sama laiad või erineva laiusega.
Nominaalne rööpmelaius/Nominal track gauge/Nennspurweite/ Ecartement nominal de la voie	4.2.4.1	Ainuväärtus, mis määrab kindlaks rööpmelaiuse, aga võib erineda projektijärgsest rööpmelaiusest.
Tavakasutus/Normal service/ Regelbetrieb/ Service régulier	4.2.2.2 4.2.9	Raudtee, mida kasutatakse vastavalt kindlale sõiduplaanile.
Arvestuslik reserv/Passive provision/ Vorsorge für künftige Erweiterungen/Réservation pour extension future	4.2.9	Ehitise või rajatise kavandatava füüsilise laiendusega arvestamine (näiteks ooteplatvormi pikendamine).
Tööparameeter/Performance Parameter/ Leistungskennwert/ Paramètre de performance	4.2.1	Näitajad, mis kirjeldavad KTK liinikategooriaid, mida kasutatakse taristu allsüsteemi elementide projekteerimisel ja mis näitavad liini tulemuslikkust.
Vaba liinilõik/Plain line/ Freie Strecke/ Voie courante	4.2.4.5 4.2.4.6 4.2.4.7	Pöörmete ja ristmeteta rööbasteelõik.
Punktitaandus/Point retraction/ Spitzenbeihobelung/ Dénivelation de la pointe de cœur	4.2.8.6	Fikseeritud lihtriströöpa teljeliin võib hälbida arvestuslikust teljeliinist. Teataval kaugusel ristumispunktist võib V-teljeliin, sõltuvalt projektist, taanduda teoreetilisest joonest, rattaäärisest kaugemale, millega saab ära hoida elementide kokkupuutumise. Seda olukorda kirjeldatakse joonisel 2.
Rööpakalle/Rail inclination/Schienenneigung/ Inclinaison du rail	4.2.4.5 4.2.4.7	Nurk, mis määrab rööpapea kalde rööbastee tasapinna suhtes (veerepind) raudteerööpa paigaldamisel ning on võrdne nurgaga rööpa sümmeetriatelje (või sama rööpapea profiiliga võrdse sümmeetrilise rööpa) ja rööbastee tasandi ristjoone vahel.

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Rööpapadi/Rail pad/ Schienenzwischenlage/ Semelle sous rail	5.3.2	Rööpa ja tugiliipri või alusplaadi vahele paigaldatud vibratsiooni summutav elastne kiht.
Vastaskõverus/Reverse curve/ Gegenbogen/ Courbes et contre-courbes	4.2.3.4	Kaks vastupidise paindega või vastassuunalist omavahel kokkupuutuvat kõverat.
Ehitusgabariit/Structure gauge/ Lichtraum/ Gabarit des obstacles	4.2.3.1	Määrab ruumi vaadeldava rööbastee suhtes, mis peab olema vaba mis tahes objektidest või ehitistest ja külgnevatel rööbasteedel toimuvast liiklusest, et võimaldada ohutut liiklust sellel rööbasteel. See ruum määratakse lähtuvalt arvestuslikust piirjoonest, rakendades vastavaid norme.
Pööratavad otsikud/Swing nose	4.2.5.2	Termin „pööratav otsik“ tähendab liikuvate osadega teravnurksete riströöbaste kontekstis sellist riströöpa osa, mis moodustab südamiku ja mida liigutatakse, et moodustada pidev rööpapea serv kas pealiini või haruliini jaoks.
Pöörmed/Switch/ Zungenvorrichtung/ Aiguillage	4.2.8.6	Rööbastee element, mis sisaldab kahte fikseeritud rööbast (püsirööpad) ja kahte liikuvat rööbast (pöörme rööpad), mida kasutatakse veeremite suunamiseks ühelt rööbasteelt teisele.
Pöörmed ja ristmed/Switches and crossings/ Weichen und Kreuzungen/ Appareil de voie	4.2.4.5 ja 4.2.4.7, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.8.6, 5.2, 6.2.4.4, 6.2.4.8, 6.2.5.2, 7.3.3, C ja D liide	Rööbastee, mis on koosneb pöörmete ja eraldiasuvate ristmete kogumist koos neid ühendavate rööbastega.
Põhimarsruut/Through route/ Stammgleis/ Voie directe	D liide	Pöörmete ja ristmete kontekstis marsruut, mis järgib rööbastee üldist suunda.
Rööbastee projekt	4.2.6, 6.2.5 C ja D liide	Rööbastee projekt hõlmab ristlõiget, milles määratakse kindlaks peamised mõõtmed ja rööbastee osad (näiteks rööbas, rööpakinnitused, liiprid, ballast) koos punktiga 4.2.6 seotud jõududele (näiteks teljekoormus, kiirus ja horisontaalkõvera raadius) mõju avaldavate kasutustingimustega.
Rööpmelaius/Track gauge/ Spurweite/ Ecartement de la voie	4.2.4.1, 4.2.4.5, 4.2.8.4, 5.3.3, 6.1.5.2, 6.2.4.3, H liide	Lühim vahemaa veerepinna suhtes ristuvate joonte vahel, mis lõikuvad kõigi rööpapeade profiilidega vahemikus 0 kuni 14 mm allpool veerepinda.
Rööbastee vääne/Track twist/ Gleisverwindung/ Gauche	4.2.7.1.6 4.2.8.3, 6.2.4.9,	Rööbastee vääne määratletakse kahe kindlal vahekaugusel mõõdetud risttasandi algebralise vahena, mis tavaliselt väljendatakse vastavate mõõtepunktide vahelise kaldena.
Rongi pikkus/Train length/ Zuglänge/ Longueur du train	4.2.1	Sellise rongi pikkus, mis võib sõita konkreetsel liinil tavakasutuses.

Defineeritav mõiste	KTK punkt	Mõiste
Nüri riströöpa suunamisvaba pikkus/Unguided length of an obtuse crossing/ Führungslose Stelle/ Lacune dans la traversée	4.2.5.3, J liide	Nüri riströöpa lõik, kus ratta juhikut ei ole ja mida standardis EN 13232-3:2003 kirjeldatakse kui suunamisvaba pikkust.
Ooteplatvormi kasutatav pikkus/Usable length of a platform/Bahnsteignutzlänge/ Longueur utile de quai	4.2.1, 4.2.9.1	Ooteplatvormi selle osa maksimaalne katkematu pikkus, mille ette jäävad rongid tavakasutuse ajal eeldatavasti peatuma, et reisijad saaksid rongi siseneda ja rongist väljuda, võttes kohaselt arvesse peatumistolerantse. Tavapärased kasutustingimused tähendavad, et raudtee töö kvaliteet ei ole halvenenud (näiteks rööbastee haakuvus on normaalne, semaforid töötavad, kõik seadmed töötavad plaanipäraselt).“

61) T liites esitatud tabelis 49 asendatakse jrk-nr 4 järgmisega:

„4	EN 13848-1	Rööbastee geomeetria kvaliteet. Osa 1: Rööbaste geomeetria iseloomustus (koos muudatusega A1:2008)	2003 A1:2008	Koheste meetmete tase rööbastee väände korral (4.2.8.3)“.

62) T liites esitatud tabelis 49 asendatakse jrk-nr 9 järgmisega:

„9	EN 15528	Raudteealased rakendused. Raudteeveeremi teljekoormust ja infrastruktuuri ühilduvust reguleerivad raudteelõikude kategooriad	2015	Liikluskoodile tuginevad konstruktsioonide suutlikkusnõuded (E liide)“.

III LISA

Määruse (EL) nr 1301/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkt 1.1 asendatakse järgmisega:

„1.1. **Tehniline kohaldamisala**

Käesolevas koostalitluse tehnilises kirjelduses (KTK) käsitletakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 kohast liidu raudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi ja osa hoolduse allsüsteemist.

Energiavarustuse ja hoolduse allsüsteemid on määratletud vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktides 2.2 ja 2.8.

Selle KTK tehniline kohaldamisala on üksikasjalikumalt määratletud käesoleva määruse artiklis 2.“

2) Punkti 1.3 alapunktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1) Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 3 on käesoleva KTK eesmärk:

a) määratleda selle kohaldamisala (2. jagu);

b) sätestada energiavarustuse allsüsteemile ja hoolduse allsüsteemi teatavale osale esitatavad olulised nõuded (3. jagu);

c) kehtestada funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele energiavarustuse allsüsteem ja hoolduse allsüsteemi teatav osa ning nende liidesed muude allsüsteemidega peavad vastama (4. jagu);

d) täpsustada koostalitluse komponendid ja liidesed, mis peavad olema hõlmatud Euroopa tehniliste kirjeldustega, sh Euroopa standarditega, ja mis on vajalikud liidu raudteesüsteemi koostalitluse saavutamiseks (5. jagu);

e) sätestada iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada ühelt poolt koostalitluse komponentide vastavustõendamise või kasutuskõlblikkuse hindamisel, samuti allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluses (6. jagu);

f) sätestada käesoleva KTK rakendamise kava (7. jagu);

g) osutada asjaomastele töötajate kutsekvalifikatsioonile ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimustele, mis on nõutavad energiavarustuse allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks ning käesoleva KTK rakendamiseks (4. jagu);

h) osutada sätetele, mida kohaldatakse olemasoleva energia allsüsteemi suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis nõuab uue loa taotlemist;

i) osutada energiavarustuse allsüsteemi parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus.

2) Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 on erijuhtude sätted esitatud 7. jaos.“

3) Punkti 2.1 alapunktis 3, 3. jaos ja punkti 4.1 alapunktis 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

4) Punkti 4.2.11 alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Kõveraid kohaldatakse kuni 360 km/h kiiruse puhul. Üle 360 km/h kiiruse puhul kohaldatakse punktis 6.1.3 sätestatud menetlusi.“

5) Punkti 4.4 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Käituseeskirjad töötatakse välja taristuettevõtja ohutusjuhtimissüsteemis kirjeldatud menetluste raames. Kõnealustes eeskirjades võetakse arvesse käitamisega seotud dokumente, mis on osa tehnilisest dokumentatsioonist, nagu on nõutud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 ja esitatud kõnealuse direktiivi IV lisas.“

6) Punkti 5.1 alapunktis 1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

7) Punkti 6.2.1 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Taotleja palvel viib teatatud asutus läbi EÜ vastavustõendamise vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 15 ja asjaomaste moodulite sätetele.“;

b) alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Taotleja koostab energiavarustuse allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikele 1 ja kõnealuse direktiivi IV lisale.“

8) Punkti 6.3.2 alapunkti 2 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) nende koostalitluse komponentide puhul põhjus(ed), miks tootja ei esitanud EÜ vastavusdeklaratsiooni ja/või kasutussobivuse deklaratsiooni enne komponendi kaasamist allsüsteemi, sealhulgas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 13 kohaselt teatatud liikmesriikide eeskirjade kohaldamine.“

9) 7. jao esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid koostavad käesoleva KTK rakendamiseks riikliku kava, võttes arvesse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kui terviku sidusust. Kõnealune kava sisaldab kõiki energiavarustuse uute allsüsteemide ning uuendatavate ja ümberehitatavate allsüsteemidega seotud projekte kooskõlas allpool punktides 7.1–7.4 nimetatud üksikasjadega.“

10) Punkti 7.2.1 alapunkt 3 jäetakse välja.

11) Punkti 7.3.1 „*Sissejuhatus*“ muudetakse järgmiselt:

„7.3.1. *Sissejuhatus*

Ilma et see piiraks punkti 7.4 (erijuhud) kohaldamist, tuleb käesoleva KTK kohaldamisel olemasolevate liinide suhtes arvesse võtta järgmisi tegureid.

a) Energiavarustuse allsüsteemi ümberehitamise või uuendamise ulatus võib hõlmata kogu teatava liini allsüsteemi või ainult allsüsteemi teatavaid osi. Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 18 lõikega 6 vaatab riiklik ohutusasutus projekti läbi ja otsustab, kas uut kasutuselevõtuluba on vaja.

b) Kui on vaja uut luba, peavad energiavarustuse allsüsteemi osad, mis on ümberehitamise või uuendamisega hõlmatud, vastama käesoleva KTK nõuetele ning nende suhtes kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 15 kehtestatud korda, välja arvatud juhul, kui kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 7 on antud luba jätta KTK kohaldamata.

c) Kui on vaja uut kasutuselevõtuluba, määrab tellija kindlaks praktilised meetmed ja projekti erinevad etapid, mis on vajalikud nõutava teenindustaseme saavutamiseks. Need etapid võivad sisaldada üleminekuperioode, mille vältel liiklust alustatakse vähendatud teenindustasemega.

d) Kui uut kasutuselevõtuluba ei ole vaja, soovitatakse järgida käesoleva KTK nõudeid. Kui vastavust ei ole võimalik saavutada, peab tellija teatama liikmesriigile selle põhjustest.“

12) Punkti 7.3.2 alapunkt 2 jäetakse välja.

13) Lisatakse uus punkt 7.3.5:

„7.3.5. *Marsruudiga ühilduvuse kontroll enne loa saanud veeremiüksuste kasutamist*

Menetlust ja energiavarustuse allsüsteemi parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja kasutab marsruudi ühilduvuse kontrolliks, on kirjeldatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (*) lisa punktis 4.2.2.5 ja D1 liites.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).“

14) Punkt 7.4.1 asendatakse järgmisega:

„7.4.1. *Üldist*

1) Punktis 7.4.2 loetletud erijuhtudes kirjeldatakse erisätteid, mis on vajalikud ja lubatud iga liikmesriigi konkreetsetes võrgustikes.

2) Need erijuhtumid liigitatakse järgmiselt:

— „P-juhtumid“ – püsivad juhtumid;

— „T-juhtumid“ – ajutised juhtumid, mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2035.

Kõik erijuhtumid ja nende asjakohased kuupäevad vaadatakse KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti läbi, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks hinnangu, mis on antud nende mõju kohta ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju kohta. Erilist tähelepanu pööratakse ELi rahaliste vahendite kättesaadavusele.

Erijuhtumid piirduvad marsruudi või võrgustikuga, mille puhul need on rangelt vajalikud, ja nende puhul võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetlusi.“

IV LISA

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

1) Punkti 1.1 muudetakse järgmiselt:

a) viide „direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 1“ asendatakse viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 1“;

b) viide „direktiivi 2008/57/EÜ II lisa punktis 2.7“ asendatakse viitega „direktiivi (EL) 2016/797 II lisa punktis 2.7“;

c) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktide 1.2 ja 2.2“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punkti 2“;

d) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 1 lõike 3“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4“.

2) Punktid 1.2–1.3 asendatakse järgmisega:

„1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala on liidu raudteesüsteem, nagu seda on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisas, v.a juhud, millele on osutatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4.

1.3. **Käesoleva KTK sisu**

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 3 on käesoleva KTK eesmärk:

a) määrata kindlaks selle kavandatav kohaldamisala (2. peatükk);

b) sätestada olulised nõuded veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ kohta ning veeremi ja muude allsüsteemide vaheliste liideste kohta (3. peatükk);

c) kehtestada funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele allsüsteem ja selle muude allsüsteemidega ühendamise liidesed peavad vastama (4. peatükk);

d) määratakse kindlaks koostalitluse komponendid ja liidesed, mis peavad olema hõlmatud Euroopa tehniliste kirjeldustega, sealhulgas Euroopa standarditega, ja mis on vajalikud Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse saavutamiseks (5. peatükk);

e) määrata iga käsitletava juhtumi jaoks kindlaks, milliseid kasutatavate koostalitluse komponentide vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise menetlusi kasutatakse, ning see, millist allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetlust kasutatakse (6. peatükk);

f) esitada käesoleva KTK rakendamise strateegia (7. peatükk);

g) kirjeldada asjaomaste töötajate kutsekvalifikatsiooni ning töötervishoiu ja tööohutuse tingimusi, mis on nõutavad allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks ning käesoleva KTK rakendamiseks (4. peatükk);

h) kirjeldada sätteid, mida kohaldatakse olemasoleva veeremi allsüsteemi suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis nõuab uue kasutuselevõtuloa taotlemist;

i) kirjeldada veeremi allsüsteemi parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlusi, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus.

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikega 5 on erijuhtude sätted esitatud 7. peatükis.“

3) Punktis 2.1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

4) Punktis 2.2 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punktis c“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 3“.

5) Punkt 2.2.2 asendatakse järgmisega:

„2.2.2. *Veerem*

Allpool esitatud määratlused on liigitatud kolme rühma vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktile 2.

A. Vedurid ja reisijavagunid, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning reisirongi vagunid

1) Diisel- või elektrivedurid

Vedur on vedav sõiduk (või mitu ühendatud sõidukit), mis ei ole mõeldud kasuliku koorma vedamiseks ning mida on võimalik tavakäituse ajal rongist lahti haakida ja iseseisvalt kasutada.

Manöövrivedur on veoüksus, mis on projekteeritud kasutamiseks ainult manöövriteedel, jaamades ja depoodes.

Rongi võib vedada ka jõuallikaga ja juhikabiiniga või ilma kabiinita sõiduk, mis ei ole mõeldud tavakäituse ajal lahti haakimiseks. Üldiselt nimetatakse sellist sõidukit jõuallikaga veeremiüksuseks; kui see asub rongikoosseisu otsas ja on varustatud juhikabiiniga, nimetatakse seda veopeaks.

2) Iseliikuvad diisel- või elektrirongid

Rongikoosseis on püsiv koosseis, mida on võimalik käitada rongina; määratluse kohaselt võib seda muuta ainult töökojas. See koosneb ainult vedavatest või vedavatest ja mittevedavatest sõidukitest.

Elektri- ja/või diiselmootorrong on rongikoosseis, mille kõik sõidukid suudavad vedada kasulikku koormat (reisijaid või pagasit/posti või kaupa).

Mootorvagun on sõiduk, mis suudab omal jõul liikuda ning vedada kasulikku koormat (reisijaid või pagasit/posti või kaupa).

Tramm-rong on veeremiüksus, mis on projekteeritud kombineeritud kasutamiseks kerg- ja raskeveo-raudteetaristus.

3) Reisivagunid ja muud reisirongivagunid

Reisivagun on püsiv- või muutuvkoosseisu kuuluv mittevedav sõiduk, mis suudab vedada reisijaid (käesolevas KTKs vagunite suhtes kohaldatavad nõuded loetakse kehtivaks ka restoranvagunite, magamisvagunite, pehmete magamisvagunite jms suhtes).

Pagasivagun on mittevedav sõiduk, millega saab vedada muud kasulikku koormat peale reisijate, nt pagasit või posti, ning mis on mõeldud haakimiseks reisijateveoks ettenähtud püsiv- või muutuvkoosseisu.

Juhtvagun on mittevedav sõiduk, mis on varustatud juhikabiiniga.

Reisivagun võib olla varustatud juhikabiiniga; sel juhul nimetatakse sellist vagunit juhtvaguniks.

Pagasivagun võib olla varustatud juhikabiiniga ja sel juhul nimetatakse seda kabiiniga pagasivaguniks.

Autovagun on mittevedav sõiduk, mis suudab kanda ilma reisijateta sõiduautosid ning on mõeldud haakimiseks reisirongi koosseisu külge.

Püsiv vagunikoosseis on mitmest vagunist koosnev koosseis, mis on poolpüsivalt kokku haagitud või mida saab muuta ainult sel ajal, kui seda ei kasutata.

B. Kaubavagunid, sealhulgas tervele võrgustikule ettenähtud madalad veeremiüksused ja veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksused

Kõnealused veeremiüksused ei kuulu käesoleva KTK kohaldamisalasse. Neid käsitletakse määruses (EL) nr 321/2013 (kaubavagunite KTK).

C. Eriveerem, näiteks teemasinad

Teemasinad (OTMid) on spetsiaalselt rööbastee ja taristu ehituseks ja hoolduseks projekteeritud sõidukid. OTMe kasutatakse erinevatel režiimidel: töörežiim, veorežiim iseliikuva sõidukina, veorežiim veetava sõidukina.

Taristu kontrolli sõidukeid kasutatakse taristu seisukorra kontrollimiseks. Neid käitatakse nii nagu kauba- või reisironge, kusjuures ei eristata töö- ega veorežiimi."

6) Punkt 2.3.1 asendatakse järgmisega:

„2.3.1. *Veeremi tüübid*

Käesoleva veeremit käsitleva KTK kohaldamisalasse kuuluvad järgmised direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 2 määratletud kolme rühma jaotatud veeremitüübid.

A. Vedurid ja reisijavagunid, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning reisirongi vagunid

1) Diisel- või elektrivedurid

See tüüp hõlmab veoüksusi, mis ise ei saa vedada kasulikku koormat, näiteks diisel- või elektrivedurid või jõuallikaga veeremiüksused.

Need vedurid on ette nähtud kauba- või/ja reisijateveoks.

Kohaldamisalast välja jätmine

Käesoleva KTK kohaldamisalasse ei kuulu manöövrivedurid (punktis 2.2 määratletud kujul). Kui need on ette nähtud käitamiseks liidu raudteevõrgus (liikumine manöövriteede, jaamade ja depoode vahel), kohaldatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõike 4 punkti b.

2) Iseliikuvad diisel- või elektrirongid

See tüüp hõlmab püsiva või eelmääratud koosseisuga ronge, mis koosnevad reisijaid vedavatest ja/või reisijaid mittevedavatest sõidukitest.

Mõnele rongi veeremiüksusele on paigaldatud diisel- või elekterveo seadmed ning rong on varustatud juhikabiiniga.

Kohaldamisalast välja jätmine

Kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõikega 3, artikli 1 lõike 4 punktiga d ja artikli 1 lõikega 5 jäetakse KTK kohaldamisalast välja järgmine veerem:

— veerem, mis on mõeldud kasutamiseks töökorralduslikult muust raudteesüsteemist eraldatud kohalike, linna- või linnalähiliinide võrgustikes;

— veerem, mida kasutatakse peamiselt kergraudteetaristus, kuid mis on varustatud mõningate raskeveoraudtee jaoks mõeldud komponentidega, mis on vajalikud selleks, et võimaldada läbisõitu üksnes ühendatavuse eesmärgil raskeveoraudtee kitsalt piiratud osal;

— tramm-rongid.

3) Reisivagunid ja muud reisirongivagunid

Reisijatevagunid

See tüüp hõlmab mittevedavaid sõidukeid, mis veavad reisijaid (vagunid punktis 2.2 määratletud kujul) ning mida käitatakse mitmesugustes koosseisudes koos eespool määratletud diisel- ja elektriveduri kategooriasse kuuluvate sõidukitega, mis täidavad veofunktsiooni.

Reisirongi koosseisus olevad reisijaid mittevedavad sõidukid

See tüüp hõlmab reisirongide mittevedavaid sõidukeid (näiteks pagasi- ja postivagunid, autovagunid, teenindussõidukid jne); need sõidukid kuuluvad käesoleva KTK kohaldamisalasse kui reisijateveoga seotud sõidukid.

B. Kaubavagunid, sealhulgas tervele võrgustikule ettenähtud madalad veeremiüksused ja veokite kandmiseks ettenähtud veeremiüksused

Käesoleva KTK kohaldamisalasse ei kuulu kaubavagunid; neid käsitletakse kaubavagunite KTKs, isegi kui need kuuluvad reisirongi koosseisu (rongi koosseis on sel juhul käitusküsimus).

Käesoleva KTK kohaldamisalasse ei kuulu sõidukid, mis on mõeldud maanteesõidukite veoks (koos nimetatud sõidukitel viibivate inimestega).

C. Eriveerem, näiteks teemasinad

Seda tüüpi veerem kuulub käesoleva KTK kohaldamisalasse üksnes juhul, kui:

1) see liigub oma ratastel,

2) see on projekteeritud ja ette nähtud tuvastamiseks rööbasteel asuvate rongituvastussüsteemide poolt ning

3) OTMide puhul on see veerem transpordi (edasiliikumise) konfiguratsioonis, iseliikuv või järelveetav.

Käesoleva KTK kohaldamisalast välja jätmine

OTMide puhul ei kuulu käesoleva KTK kohaldamisalasse töökonfiguratsioon.“

7) 3. peatükis asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ III lisas“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 III lisas“.

8) Punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. **Veeremi allsüsteemi elemendid, mis peavad vastama olulistele nõuetele**

Allpool esitatud tabelis on välja toodud direktiivi (EL) 2016/797 III lisas sätestatud ja nummerdatud olulised nõuded, mida on arvesse võetud käesoleva KTK 4. peatükis esitatud kirjeldustes.

Veeremi allsüsteemi elemendid, mis peavad vastama olulistele nõuetele

Märkus: loetletud on üksnes nõudeid sisaldavad punkti 4.2 alapunktid.

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.2.2.2	Sisemine haakeseadis	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.3	Otsahaakeseadis	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.4	Päästetööde haakeseadis		2.4.2			2.5.3
4.2.2.2.5	Haakimistöödeks vajalik töötajate juurdepääs	1.1.5		2.5.1		2.5.3
4.2.2.3	Läbikäigud	1.1.5				
4.2.2.4	Sõiduki konstruktsiooni tugevus	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.5	Passiivne ohutus	2.4.1				
4.2.2.6	Tõstmine					2.5.3
4.2.2.7	Seadmete kinnitamine vaguni konstruktsiooni külge	1.1.3				
4.2.2.8	Personali- ja kaubaruumide uksed	1.1.5 2.4.1				
4.2.2.9	Klaasi mehaanilised omadused	2.4.1				
4.2.2.10	Koormustingimused ja kaalutud mass	1.1.3				
4.2.3.1	Gabariidid					2.4.3
4.2.3.2.1	Teljekoormuse parameeter					2.4.3
4.2.3.2.2	Rattakoormus	1.1.3				
4.2.3.3.1	Veeremi omadused rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks	1.1.1				2.4.3 2.3.2
4.2.3.3.2	Teljepukside seisundi jälgimine	1.1.1	1.2			
4.2.3.4.1	Kõveral rööbasteel rööbastelt mahajooksmise vältimine	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2	Dünaamiline käitumine sõidu ajal	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.1	Sõiduohutuse piirväärtused	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.2	Rööbastee koormamise piirväärtused					2.4.3

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.3.4.3	Koonilisuse ekvivalent	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.1	Uute rattaprofiilide arvutuslikud väärtused	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.2	Rattapaaride koonilisuse ekvivalendi käitus-väärtused	1.1.2	1.2			2.4.3
4.2.3.5.1	Pöördvankri raami konstruktsioon	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.2.1	Rattapaaride mehaanilised ja geomeetrilised omadused	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.5.2.2	Rataste mehaanilised ja geomeetrilised oma-dused	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.3	Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	1.1.1 1.1.2, 1.1.3	1.2			1,5
4.2.3.6	Rööbastee vähim kõverusraadius	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.7	Rattakaitsed	1.1.1				
4.2.4.2.1	Pidurdamine – funktsionaalsed nõuded	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.2.2	Pidurdamine – ohutusnõuded	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.3	Pidurisüsteemi tüüp					2.4.3
4.2.4.4.1	Hädapidurduskäsklus	2.4.1				2.4.3
4.2.4.4.2	Sõidupidurduskäsklus					2.4.3
4.2.4.4.3	Otsese pidurduse käsklus					2.4.3
4.2.4.4.4	Dünaamilise pidurduse käsklus	1.1.3				
4.2.4.4.5	Seisupidurduskäsklus					2.4.3
4.2.4.5.1	Pidurdustõhusus – üldnõuded	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.5.2	Hädapidurdus	1.1.2 2.4.1				2.4.3

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.4.5.3	Sõidupidurdus					2.4.3
4.2.4.5.4	Soojusmahtuvusega seotud arvutused	2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.5	Seisupidur	2.4.1				2.4.3
4.2.4.6.1	Ratta ja rööbastee haardeprofiili väärtus	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.6.2	Rataste lohisemise vältimise süsteem	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.7	Dünaamiline pidur – veosüsteemiga ühendatud pidurisüsteem	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.1.	Haardumistingimustest sõltumatu pidurisüsteem – üldosa	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.2.	Magnetiline rööpapidur					2.4.3
4.2.4.8.3	Pöörisvoolu rööpapidur					2.4.3
4.2.4.9	Piduri oleku ja rikke näitaja	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.10	Nõuded piduritele päästetööde korral		2.4.2			
4.2.5.1	Sanitaarsüsteemid				1.4.1	
4.2.5.2	Helisignaal-sidesüsteem	2.4.1				
4.2.5.3	Reisijate häiresignaal	2.4.1				
4.2.5.4	Sideseadmed reisijatele	2.4.1				
4.2.5.5	Välisuksed: sisse- ja väljapääs vagunisse	2.4.1				
4.2.5.6	Välisuksed: süsteemi konstruktsioon	1.1.3 2.4.1				
4.2.5.7	Veeremiüksuste vahelised uksed	1.1.5				
4.2.5.8	Siseõhu kvaliteet			1.3.2		
4.2.5.9	Kere külgaknad	1.1.5				

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.6.1	Keskkonnatingimused		2.4.2			
4.2.6.2.1	Õhukeeriste mõju perroonil asuvatele reisijatele ja rööbastee kõrval asuvatele töölistele	1.1.1		1.3.1		
4.2.6.2.2	Rongi esiotsa rõhuimpulss					2.4.3
4.2.6.2.3	Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites					2.4.3
4.2.6.2.4	Külgtuul	1.1.1				
4.2.6.2.5	Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.1	Esilaternad					2.4.3
4.2.7.1.2	Gabariidituled	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.3	Tagatuled	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.4	Tulede juhtimine					2.4.3
4.2.7.2.1	Helisignaalseade – üldosa	1.1.1				2.4.3 2.6.3
4.2.7.2.2	Hoiatussignaali helirõhutasemed	1.1.1		1.3.1		
4.2.7.2.3	Kaitse					2.4.3
4.2.7.2.4	Helisignaalseadme juhtimine	1.1.1				2.4.3
4.2.8.1	Veojõud					2.4.3 2.6.3
4.2.8.2 4.2.8.2.1–4.2.8.2.9	Toiteallikas					1.5 2.4.3 2.2.3
4.2.8.2.10	Rongi elektriohutus	2.4.1				
4.2.8.3	Diiselmootor ja muud termilised veosüsteemid	2.4.1				1.4.1
4.2.8.4	Kaitse elektriohtude eest	2.4.1				
4.2.9.1.1	Juhikabiin – üldosa	—	—	—	—	—
4.2.9.1.2	Sisse- ja väljapääs	1.1.5				2.4.3
4.2.9.1.3	Nähtavus	1.1.1				2.4.3

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.9.1.4	Sisustuse paigutus	1.1.5				
4.2.9.1.5	Juhiiste			1.3.1		
4.2.9.1.6	Juhi töölaud – ergonoomika	1.1.5		1.3.1		
4.2.9.1.7	Kliima reguleerimine ja õhu kvaliteet			1.3.1		
4.2.9.1.8	Sisevalgustus					2.6.3
4.2.9.2.1	Tuuleklaas – mehaanilised omadused	2.4.1				
4.2.9.2.2	Tuuleklaas – optilised omadused					2.4.3
4.2.9.2.3	Tuuleklaas – seadmed					2.4.3
4.2.9.3.1	Juhi tegevuse kontrollimise funktsioon	1.1.1				2.6.3
4.2.9.3.2	Kiirusenäit	1.1.5				
4.2.9.3.3	Juhi kasutatavad näidikud ja ekraanid	1.1.5				
4.2.9.3.4	Juhtimisseadmed ja näidikud	1.1.5				
4.2.9.3.5	Märgistamine					2.6.3
4.2.9.3.6	Raadio teel kaugjuhtimise funktsioon, mida personal kasutab rongi koostamisel	1.1.1				
4.2.9.4	Rongis asuvad tööriistad ja teisaldatavad seadmed	2.4.1				2.4.3 2.6.3
4.2.9.5	Töötajate isiklike asjade hoiukohad	—	—	—	—	—
4.2.9.6	Salvestusseade					2.4.4
4.2.10.2	Tuleohutus – tulekahju ennetamise meetmed	1.1.4		1.3.2	1.4.2	
4.2.10.3	Meetmed tulekahju avastamiseks ja ohjamiseks	1.1.4				
4.2.10.4	Hädaolukordadega seotud nõuded	2.4.1				
4.2.10.5	Evakueerimisega seotud nõuded	2.4.1				
4.2.11.2	Rongi välispindade puhastamine					1.5
4.2.11.3	Ühendus tualetitühjendussüsteemiga					1.5

Aluseks olev alapunkt	Veeremi allsüsteemi element	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervishoid	Keskkonna-kaitse	Tehniline ühilduvus
4.2.11.4	Veevarude täiendamise seadmed			1.3.1		
4.2.11.5	Veevarude täiendamise liides					1.5
4.2.11.6	Rongide seisuteedele paigutamise erinõuded					1.5
4.2.11.7	Tankimisseadmed					1.5
4.2.11.8	Rongi sisemuse puhastamine – toiteallikas					2.5.3
4.2.12.2	Ülddokumentatsioon					1.5
4.2.12.3	Hooldusega seotud dokumentatsioon	1.1.1				2.5.1 2.5.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.4	Käitusdokumentatsioon	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.5	Tõsteskeem ja -juhised					2.5.3
4.2.12.6	Päästetöödega seotud kirjeldused		2.4.2			2.5.3“.

9) Punktis 4.1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797“.

10) Punktis 4.2.1.1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikes 8“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikes 8“.

11) Punkti 4.2.1.2 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõike 6“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 6“;

b) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikele 6 ja artikli 17 lõikele 3“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 6 ja artikli 13 lõikele 2“.

12) Punkti 4.2.2.2.3 punkt b-2) asendatakse järgmisega:

„b-2) Veeremiüksuste ühilduvus

Veeremiüksuste suhtes, millele on paigaldatud UIC-tüüpi manuaalne haakeseadis (nagu on kirjeldatud punktis 5.3.2) ja UIC-tüüpi haakeseadmega ühilduv õhkpidurisüsteem (nagu on kirjeldatud punktis 4.2.4.3), kohaldatakse järgmisi nõudeid.

1) Puhvrid ja kruvisidur peavad olema paigaldatud vastavalt J-1 liite viites 110 osutatud kirjelduse alapunktidele 5 ja 6.

2) Piduritorude ja -voolikute, haakeseadiste ja kraanide mõõdud ja paigutus peavad vastama J-1 liite viites 110 osutatud kirjelduse alapunktides 7 ja 8 ettenähtud nõuetele.“

13) Punkti 4.2.2.5 alapunktid 5–9 asendatakse järgmisega:

„5) Passiivse ohutuse eesmärk on täiendada aktiivset ohutust, kui kõik muud ohutusabinõud ei ole tulemuslikud. Selleks peab sõidukite mehaaniline konstruktsioon rongis viibijaid kokkupõrke korral kaitsma ning sisaldama vahendeid, mis:

— piiravad aeglustumist;

— tagavad inimeste viibimisalas vajaliku ellujäämisruumi ja konstruktsiooni püsivuse;

— vähendavad vagunite kuhjumisohtu;

— vähendavad rööbastelt mahasõidu ohtu;

— leevendavad rööbastel oleva takistusega kokkupõrkamise tagajärgi.

Kui allpool ei ole sätestatud teisiti, peavad veeremiüksused nimetatud funktsionaalsete nõuete täitmiseks vastama J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduses esitatud nõuetele, mis on seotud kokkupõrkekindluse kategooriaga C-I (vastavalt J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse punkti 5 tabelile 1).

Kaaluda tuleb nelja järgmist kokkupõrke võrdlusstsenaariumi:

— 1. stsenaarium: laupkokkupõrge kahe ühesuguse veeremiüksuse vahel;

— 2. stsenaarium: laupkokkupõrge kaubavaguniga;

— 3. stsenaarium: veeremiüksuse kokkupõrge raudteeületuskohal oleva suure maanteesõidukiga;

— 4. stsenaarium: veeremiüksuse kokkupõrge madala takistusega (nt raudteeületuskohal olev sõiduauto, loom, kivi jne).

6) Neid stsenaariume on kirjeldatud J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse punkti 5 tabelis 3.

7) Käesolevas KTKs kirjeldatakse selle kohaldamisalas kehtivaid kokkupõrkekindluse nõudeid; seetõttu ei kohaldata J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse A lisa. J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse punktis 6 esitatud nõudeid kohaldatakse eespool kirjeldatud kokkupõrke võrdlusstsenaariumide suhtes.

8) Rööbastel oleva takistusega kokkupõrke tagajärgede leevendamiseks peavad vedurite, veopeade, juhtvagunite ja rongide esiosad olema varustatud takistuse deflektoriga. Takistuse deflektorite suhtes kehtivad nõuded on kindlaks määratud J-1 liite viites 8 osutatud kirjelduse punktis 6.5.“

14) Punkti 4.2.2.10 alapunktis 1 asendatakse viide „alapunktis 2.1“ viitega „alapunktis 4.5“.

15) Punkti 4.2.3.3.2.2 alapunkti 2 alla lisatakse uus alapunkt 2a järgmises sõnastuses:

„2a) Veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemis, on raudteeäärsete seadmete jaoks nähtav tsoon kindlaks määratud tabelis 1, milles viidatakse J-1 liite viites 15 osutatud kirjelduse parameetritele.

Tabel 1

1 668 mm võrgustikes kasutamiseks ettenähtud veeremiüksuste siht- ja keelutsoonid

Rööpmelaius [mm]	YTA [mm]	WTA [mm]	LTA [mm]	YPZ [mm]	WPZ [mm]	LPZ [mm]
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500“.

16) Punkti 4.2.3.3.2.2 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks muu kui 1 435 mm või 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemis, määratakse erijuhtumid kindlaks vastavalt vajadusele (asjaomast võrku käsitlevad kättesaadavad ühtlustatud eeskirjad).“

17) Punkti 4.2.3.4.2 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Veeremiüksus töötab ohutult ja koormab rööbasteed vastuvõetaval tasemel, kui veeremiüksust käitatakse väärtuste piires, mis saadakse kiiruse ja põikkalde hälbe kombinatsiooni(de) alusel vastavalt J-1 liite viites 16 osutatud kirjelduses sätestatud tingimustele.

Selle hindamisel kontrollitakse, kas järgitakse käesoleva KTK punktides 4.2.3.4.2.1 ja 4.2.3.4.2.2 sätestatud piirväärtusi; vastavushindamise menetlust on kirjeldatud käesoleva KTK alapunktis 6.2.3.4.“

18) Punkti 4.2.3.4.2 alapunkt 5 asendatakse järgmisega:

„5) Sõidudünaamilist käitumist käsitlev katsearuanne (mis sisaldab kasutuspiiranguid ja rööbastee koormamise parameetreid) tuleb lisada käesoleva KTK punktis 4.2.12 kirjeldatud tehnilisse dokumentatsiooni.

Dokumentatsiooni kantavad rööbastee koormamise parameetrid (seahulgas vajaduse korral täiendavad parameetrid Ymax, Bmax ja Bqst) on määratletud J-1 liite viites 16 osutatud kirjelduses.“

19) Punkti 4.2.3.4.2.1 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Sõiduohutuse piirväärtused, millele veeremiüksus peab vastama, on täpsustatud J-1 liite viites 17 osutatud kirjelduses.“

20) Punkti 4.2.3.4.2.2 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Rööbastee koormamise piirväärtused, millele veeremiüksus peab vastama (hindamisel normaalmeetodi alusel), on täpsustatud J-1 liite viites 19 osutatud kirjelduses.“

21) Punkt 4.2.3.5.2.3 jäetakse välja.

22) Punkti 4.2.3.5.2.2 järele lisatakse punkt 4.2.3.5.3 järgmises sõnastuses:

„4.2.3.5.3. *Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid*

1) Käesolevat nõuet kohaldatakse selliste veeremiüksuste suhtes, mis on varustatud automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemiga, millel on rataste telje asendi ümberlülitamise mehhanism, mis võimaldab muuta veeremiüksuse ühilduvaks 1 435 mm rööpmelaiusega ja muu(de) käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluva(te) rööpmelaius(t)ega, kui see läbib rööpmelaiuse muutmise seadme.

2) Ümberlülitusmehhanism peab tagama rataste ohutu lukustumise teljel vajalikus kohas.

3) Pärast rööpmelaiuse muutmise seadme läbimist kontrollitakse lukustussüsteemi seisundit (lukus või mitte) ja rataste asendit ühel või mitmel järgmisel viisil: visuaalne kontroll, üksuse pardal olev kontrollisüsteem või taristu/seadme kontrollisüsteem. Üksuse pardal oleva kontrollisüsteemi puhul peab olema võimalik pidev jälgimine.

4) Kui käiguosa on varustatud pidurisüsteemiga, mille asend rööpmelaiuse muutmise käigus muutub, peab automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem tagama pidurisüsteemi ja rataste õige asendi ja ohutu lukustamise samal ajal.

5) Kui käitamise ajal ilmneb rataste ja pidurisüsteemi (kui see on asjakohane) asendi lukustamisel rike, võib see suure tõenäosusega lõppeda katastroofilise õnnetusega (põhjustades mitme inimese surma); võttes arvesse rikke tagajärgede tõsidust, tuleb tõendada, et see risk on viidud aktsepteeritava tasemeni.

6) Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem on määratletud koostalitluse komponendina (alapunkt 5.3.4b). Vastavushindamise menetlust on kirjeldatud KTK alapunktis 6.1.3.1a (koostalitluse komponendi tasand), alapunktis 6.2.3.5 (ohutusnõue) ja alapunktis 6.2.3.7b (allsüsteemi tasand).

7) Rööpmelaius, millega üksus ühildub, tuleb märkida tehnilistes dokumentides. Tavarežiimil toimuva ümberlülitamise kirjeldus, sealhulgas rööpmelaiuse ümberlülitamise rajatis(t)e, millega veeremiüksus ühildub, tüüp (tüübid), tuleb lisada tehnilisse dokumentatsiooni (vt ka käesoleva KTK punkti 4.2.12.4 alapunkt 1).

8) Käesoleva KTK muudes punktides esitatud nõudeid ja vastavushindamisi kohaldatakse sõltumatult iga ratta ühele rööpmelaiusele vastava asendi suhtes ning see tuleb vastavalt dokumenteerida.“

23) Punkt 4.2.4.8.2 asendatakse järgmisega:

„4.2.4.8.2. *Magnetiline rööpapidur*

1) Magnetiliste pidurite suhtes kohaldatavatele nõuetele, mis on kindlaks määratud teljeloenduritel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvuse jaoks, on viidatud käesoleva KTK punkti 4.2.3.3.1.2 alapunktis 10.

2) Vastavalt taristu KTK alapunktile 4.2.6.2.2 on lubatud kasutada magnetilist rööpapidurit hädapidurina.

3) Rööpaga kokku puutuva magneti otsadetailide geomeetrilised omadused peavad vastama ühele tüübile, mida on kirjeldatud J-1 liite viites 31 osutatud kirjelduses.

4) Magnetilist rööpapidurit ei tohi kasutada kiirusel, mis on suurem kui 280 km/h.

5) Käesoleva KTK alapunktis 4.2.4.5.2 täpsustatud veeremiüksuse pidurdustõhusus määratakse kindlaks magnetiliste rööpapidurite abil või ilma neid kasutamata.“

24) Punkt 4.2.4.8.3 asendatakse järgmisega:

„4.2.4.8.3. *Pöörisvoolu rööpapidur*

1) Käesolevas alapunktis käsitletakse ainult pöörisvoolu rööpapidurit, mis tekitab pidurdusjõu veeremiüksuse ja rööbaste vahele.

2) Pöörisvoolu rööpapidurite suhtes kohaldatavatele nõuetele, mis on kindlaks määratud teljeloenduritel põhinevate rongituvastussüsteemide, rööbastee vooluahelate, induktiivsilmustel põhinevate ratta- ja veeremianduritega ühilduvuse jaoks, on viidatud käesoleva KTK punkti 4.2.3.3.1.2 alapunktis 10.

3) Kui pöörisvoolu rööpapidur eeldab piduri rakendamisel selle magnetite ümberpaigutamist, näitab selliste asendite nagu „pidur vabastatud“ ja „pidur rakendatud“ vaheliste magnetite takistamatut liikumist J-1 liite viites 14 osutatud kirjelduse kohaselt tehtud arvutus.

4) Pöörisvoolu rööpapiduri ja rööpa suurim vahekaugus, mis vastab asendile „pidur vabastatud“, registreeritakse käesoleva KTK punktis 4.2.12 kirjeldatud tehnilises dokumentatsioonis.

5) Pöörisvoolu rööpapidur ei toimi fikseeritud kiiruse künnisväärtusest allpool.

6) Pöörisvoolu rööpapidurite kasutamise tingimused rööpaga tehnilise ühilduvuse jaoks (seoses nende mõjuga rööbastee soojenemisele ja vertikaalselt avalduvale jõule) ei ole ühtlustatud ja on avatud punkt.

7) Taristuregistris näidatakse teelõikude kaupa, kas nende kasutus on lubatud, ja sellisel juhul esitab nende kasutamise tingimused:

— alapunktis 4 nimetatud pöörisvoolu rööpapiduri ja rööpa suurim vahekaugus, mis vastab asendile „pidur vabastatud“;

— alapunktis 5 nimetatud fikseeritud kiiruse künnisväärtus;

— vertikaaljõud rongi kiiruse funktsioonina pöörisvoolu rööpapiduri (hädapidurduse) täieliku rakendamise ning pöörisvoolu rööpapiduri (sõidupidurduse) piiratud rakendamise korral;

— pidurdusjõud rongi kiiruse funktsioonina pöörisvoolu rööpapiduri (hädapidurduse) täieliku rakendamise ning pöörisvoolu rööpapiduri (sõidupidurduse) piiratud rakendamise korral.

8) Käesoleva KTK punktides 4.2.4.5.2 ja 4.2.4.5.3 kirjeldatud veeremiüksuse pidurdustõhusus määratakse kindlaks pöörisvoolu rööpapidurite abil või ilma neid kasutamata.“

25) Punkti 4.2.6.2 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Käesolevas alapunktis esitatud nõudeid kohaldatakse kõigi veeremite suhtes. Veeremite suhtes, mida käitatakse 1 520 mm ja 1 600 mm rööpmelaiusega süsteemides juhul, kui suurim kiirus ületab alapunktides 4.2.6.2.1–4.2.6.2.5 kirjeldatud piirväärtusi, kohaldatakse uuenduslike lahenduste menetlust.“

26) Punkt 4.2.6.2.1 asendatakse järgmisega:

„4.2.6.2.1. *Õhukeeriste mõju perroonil asuvatele reisijatele ja rööbastee kõrval asuvatele töölistele*

1) Veeremiüksused, mille valmistajakiirus on $v_{tr,\ max}$ > 160 km/h ja mis sõidavad vabas õhus võrdluskiirusel $v_{tr,ref}$, ei tohi tekitada J-1 liite viites 108 osutatud kirjelduse punktis 4.2.2.1 ja tabelis 5 määratud igas mõõtepunktis kiiremat õhu liikumist J-1 liite viites 108 osutatud kirjelduse tabelis 5 näidatud väärtusest $u_{95\ \%,max}$.

2) Veeremiüksuste suhtes, mis on ette nähtud kasutamiseks 1 524 mm ja 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemis, kohaldatakse J-1 liite viites 108 osutatud kirjelduse parameetritele viitavas tabelis 4 esitatud vastavaid väärtusi:

Tabel 4

Piirkriteeriumid

Rööpmelaius (mm)	Suurim valmistajakiirus $v_{tr,max}$ (km/h)	Mõõtmispunkt		Rööbasteeäärne maksimaalne lubatav õhu liikumiskiirus (näitaja $u_{95\ \%,max}$ piirväärtused (m/s))	Võrdluskiirus $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Rööbastee pealispinna kohal tehtud mõõtmine	Mõõtmine, mis on tehtud telgjoonest järgmisel kaugusel		
1 524	160 < $v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,0 m	22,5	Suurim valmistajakiirus
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h või valmistajakiirus olenevalt sellest, kumb on väiksem
1 668	160 < $v_{tr,max}$ < 250	0,2 m	3,1 m	20	Suurim valmistajakiirus
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h või valmistajakiirus olenevalt sellest, kumb on väiksem
	250 ≤ vtr,max	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h või valmistajakiirus olenevalt sellest, kumb on väiksem
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

3) Katsetustes kasutatav koosseis on täpsustatud püsivate või eelmääratud koosseisude ja üldkäituses kasutamise suhtes hinnatavate veeremiüksuste puhul vastavalt liite J-1 viites 108 osutatud kirjelduse alapunktides 4.2.2.2 ja 4.2.2.4. Üksikuid juhikabiiniga varustatud veeremiüksusi katsetatakse koosseisus, mis vastab J-1 liite viites 108 osutatud kirjelduse alapunktis 4.2.2.3 sätestatud nõuetele.

4) Vastavushindamise menetlust on kirjeldatud käesoleva KTK alapunktis 6.2.3.13.“

27) Punkti 4.2.6.2.2 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Kahe rongi möödumine tekitab mõlemale rongile aerodünaamilise koormuse. Nõue esiotsa rõhuimpulsile vabas õhus võimaldab määrata kindlaks veeremi poolt vabas õhus tekitatud aerodünaamilise koormuse piirväärtuse, võttes aluseks selle rööbastee telgjoonte vahelise kauguse, kus rongi kavatsetakse käitada.

Rööbastee telgjoonte vaheline kaugus sõltub kiirusest ja rööpmelaiusest. Miinimumväärtused seoses rööbastee telgjoonte vahelise kaugusega sõltuvalt kiirusest ja rööpmelaiusest määratakse kindlaks vastavalt taristu KTK-le.“;

b) alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Veeremiüksus, mille suurim valmistajakiirus on üle 160 km/h ja mis sõidab vabas õhus võrdluskiirusega vtr,ref 1 435 mm rööpmelaiusel, ei tohi põhjustada seda, et tipprõhkude maksimaalse vahe väärtus ületab J-1 liite viites 109 osutatud kirjelduse tabelis 2 kindlaks määratud suurimat lubatud rõhumuutust, mida hinnati J-1 liite viites 109 nimetatud kirjelduse punktis 4.1.2 kindlaks määratud mõõtmisasendites.“;

c) alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Veeremiüksuste suhtes, mis on ette nähtud käitamiseks 1 524 mm ja 1 668 mm rööpmelaiusega võrkudes, kohaldatakse J-1 liite viites 109 osutatud kirjelduse parameetritele viitavas tabelis 4a esitatud vastavaid väärtusi:

Tabel 4a

Piirkriteeriumid

Rööpmelaius	Suurim valmistajakiirus $v_{tr,max}$ (km/h)	Mõõtmispunkt		Lubatud rõhumuutus ($\Delta p_{95\,\%,\,max}$)	Võrdluskiirus $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Rööbastee pealispinna kohal tehtud mõõtmine	Mõõtmine, mis on tehtud telgjoonest järgmisel kaugusel		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	1,5–3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Suurim valmistajakiirus
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	1,5–3,0 m	2,6 m	800 Pa	Suurim valmistajakiirus
	$250 \leq v_{tr,max}$	1,5–3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h“.

28) Punkt 4.2.6.2.5 asendatakse järgmisega:

„4.2.6.2.5. Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevatele rööbasteedele

1) Seda nõuet kohaldatakse veeremiüksuste suhtes, mille suurim valmistajakiirus on suurem kui 250 km/h.

2) Rongide aerodünaamilist mõju ballastalusel paiknevatele rööbasteedele käsitlev nõue, mille eesmärk on vähendada ballastiga kaasnevaid riske (ballastiheide), on avatud punkt.“

29) Punkti 4.2.7.1 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Seda nõuet ei kohaldada valgustite puhul, mille valgustugevus on väiksem kui 100 cd ja mis on paigaldatud reisivagunite uste juhtimiseks ettenähtud nuppudesse (ei põle pidevalt).“

30) Punkti 4.2.8.2.9.1.1 alapunkti 4 alla lisatakse uus alapunkt 5 järgmises sõnastuses:

„5) 3 920 mm – 5 700 mm rööbaste tasapinnast elektriliste veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud kasutamiseks 1 500 V alalisvoolusüsteemis kooskõlas Iirimaa rööpmelaiusega (1 600 mm rööpmelaiusega süsteem).“

31) Punkti 4.2.8.2.9.2 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Elektriliste veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks muudes kui 1 520 mm või 1 600 mm rööpmelaiusega süsteemides, peab vähemalt ühe elektrilisele veeremiüksusele paigaldatava pantograafi kollektoripea tüüp vastama ühele allpool punktides 4.2.8.2.9.2.1 ja 2 esitatud kahest kirjeldusest.“

32) Punkti 4.2.8.2.9.2 alapunkti 2 alla lisatakse uus alapunkt 2a järgmises sõnastuses:

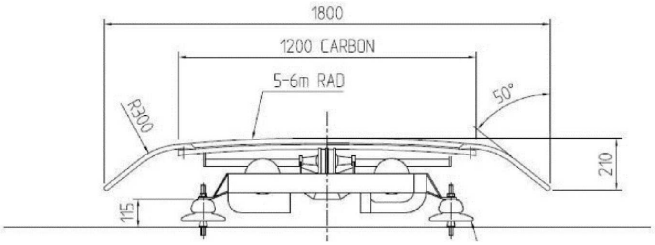
„2a) Elektriliste veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud käitamiseks ainult 1 600 mm rööpmelaiusega süsteemis, peab vähemalt ühe elektrilisele veeremiüksusele paigaldatava pantograafi kollektoripea tüüp vastama allpool punktis 4.2.8.9.2.3a esitatud kirjeldustele.“

33) Punkt 4.2.8.2.9.3 nummerdatakse ümber punktiks 4.2.8.2.9.3a.

34) Punkti 4.2.8.2.9.2.3 järele lisatakse punkt 4.2.8.2.9.3 järgmises sõnastuses:

„4.2.8.2.9.3. Pantograafi kollektoripea geomeetria tüüp 1 800 mm

1) Pantograafi kollektoripea profiil peab vastama allpool kujutatule:



“.

35) Punkti 4.2.11.6 alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Ühe polaarsusega toiteliin (vahelduvvool 1 kV, vahelduv-/alalisvool 1,5 kV, alalisvool 3 kV) kooskõlas J-1 liite viites 111 osutatud kirjeldusega.“

36) Punktis 4.2.12.1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ VI lisa punkti 2.4“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 IV lisa punkti 2.4 alapunkti a“.

37) Punktis 4.2.12.1 asendatakse alapunktid 2 ja 3 järgmisega:

„2) Need tehnilise dokumentatsiooni hulka kuuluvad dokumendid koostab taotleja ning need lisatakse EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile. Taotleja peab neid säilitama kogu allsüsteemi kasutusaja jooksul.“

38) Punkti 4.2.12.1 alapunkti 2 alla lisatakse uus alapunkt 3 järgmises sõnastuses:

„3) Taotleja või taotleja volitatud isik (nt valdaja) esitab osa sellest dokumentatsioonist, mis on vajalik Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (*) artikli 14 lõike 3 punktis b määratletud hooldusdokumendi haldamiseks, hoolduse eest vastutavale üksusele niipea, kui see on määratud veeremiüksuse hoolduse eest vastutavaks.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).“

39) Punkti 4.2.12.1 alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Dokumentatsioon sisaldab ka ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu. Ohutuse seisukohast olulised komponendid on komponendid, mille puhul üks rike võib suure tõenäosusega põhjustada direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punktis 12 määratletud raske õnnetusjuhtumi.

5) Dokumentatsiooni sisu on kirjeldatud allolevates punktides.“

(40) Punkti 4.2.12.2 alapunkti 3 alla lisatakse uus alapunkt 3a järgmises sõnastuses:

„3a) üldkäituses kasutamiseks projekteeritud ja selle suhtes hinnatavate veeremiüksuste puhul sisaldab see veeremiüksuste ja sideprotokollide vaheliste elektriliideste kirjeldust, viidates standarditele ja muudele normdokumentidele, mida on kohaldatud. Sideprotokollid (kui neid kasutatakse) vastavad J-1 liite viites 112 osutatud kirjeldusele.“

41) Punkti 4.2.12.2 alapunkti 9 alla lisatakse uus alapunkt 9a järgmises sõnastuses:

„9a) pöörisvoolu rööpapiduri ja rööpa vaheline suurim kaugus, mis vastab asendile „pidur vabastatud“, fikseeritud kiiruse künnisväärtus, vertikaaljõud ja pidurdusjõud rongi kiiruse funktsioonina pöörisvoolu rööpapiduri (hädapidurduse) täieliku rakendamise ning pöörisvoolu rööpapiduri (sõidupidurduse) piiratud rakendamise korral, nagu on nõutud punktis 4.2.4.8.3;“.

42) Punkti 4.2.12.3 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) hoolduskava põhjendus – selles dokumendis selgitatakse, kuidas hooldustegevused on kindlaks määratud ja kavandatud, et tagada veeremi kasutusajal selle omaduste säilitamine lubatavates piirides.

Hoolduskava põhjenduses tuleb esitada sisendandmed, mis võimaldavad kindlaks määrata ülevaatuse kriteeriumid ja hooldustööde sageduse;“.

43) Punkti 4.2.12.3 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) hooldustööde kirjeldus – selles dokumendis selgitatakse, kuidas on soovitatav hooldustöid teha.“

44) Punkti 4.2.12.3.1 alapunkti 1 alla lisatakse uus punkt 1a järgmises sõnastuses:

„1a) ohutuse seisukohast oluliste komponentide ning nende konkreetsete käitamis-, hooldus-, korrashoiu- ja jälgitavusnõuete kindlakstegemiseks kasutatud pretsedendid, põhimõtted ja meetodid;“.

45) Punkti 4.2.12.3.2 alapunkti 6 alla lisatakse uus punkt 6a järgmises sõnastuses:

„6a) Ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu. Ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu peab sisaldama konkreetseid hooldusnõudeid ja hoolduse jälgitavuse nõudeid.“

46) Punkti 4.2.12.4 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) tavarežiimil toimuva käituse kirjeldus, sealhulgas veeremiüksuse tööomadused ja piirangud (nt veeremi gabariit, suurim valmistajakiirus, teljekoormused, pidurdustõhusus, selliste rööpmelaiuse muutmise seadmete tüübid ja käitus, millega veeremiüksus ühildub jne);“.

47) Punkti 4.2.12.4 alapunkti 3 alla lisatakse uus alapunkt 3a järgmises sõnastuses:

„3a) ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu: ohutuse seisukohast oluliste komponentide loetelu sisaldab konkreetseid käitus- ja jälgitavusnõudeid.“

48) Punktis 4.3.2 esitatud tabel 7 asendatakse järgmisega:

„Tabel 7

Liides taristu allsüsteemiga

Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide		Taristu KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Veeremi kinemaatiline gabariit	4.2.3.1	Ehitusgabariit	4.2.3.1
		Rööbastee telgedevaheline kaugus	4.2.3.2
		Vertikaalkõvera minimaalne raadius	4.2.3.5
Teljekoormuse parameeter	4.2.3.2.1	Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule	4.2.6.1
		Rööbastee vastupidavus külgjõule	4.2.6.3
		Uute sildade liikluskoormustaluvus	4.2.7.1
		Uue rööbastee mulde ja pinnasesurve mõjuga võrdne vertikaalkoormus	4.2.7.2
		Olemasolevate sildade ja rööbastee mullete liikluskoormustaluvus	4.2.7.4
Dünaamiline käitumine sõidu ajal	4.2.3.4.2	Välisrööpa kõrgenduse puudujääk	4.2.4.3
Sõidudünaamika piirväärtused rööbastee koormamisel	4.2.3.4.2.2	Rööbastee vastupidavus vertikaaljõule	4.2.6.1
		Rööbastee vastupidavus külgjõule	4.2.6.3
Koonilisuse ekvivalent	4.2.3.4.3	Koonilisuse ekvivalent	4.2.4.5
Rattapaari geomeetrilised omadused	4.2.3.5.2.1	Nominaalne rööpmelaius	4.2.4.1
Rataste geomeetrilised omadused	4.2.3.5.2.2	Tavalise rööbastee rööpapea profiil	4.2.4.6
Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	4.2.3.5.3	Pöörmete ja ristmete geomeetria käitustingimustes	4.2.5.3
Rööbastee vähim kõverusraadius	4.2.3.6	Horisontaalkõvera minimaalne raadius	4.2.3.4
Suurim keskmine aeglustus	4.2.4.5.1	Rööbastee vastupidavus pikijõule	4.2.6.2
		Veo ja pidurdamisega seotud tegevused	4.2.7.1.5
Õhukeeriste mõju	4.2.6.2.1	Rööbasteedel asuvate või nendega külgnevate uute ehitiste ja rajatiste vastupidavus	4.2.7.3
Rongi esiotsa rõhuimpulss	4.2.6.2.2	Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites	4.2.10.1
Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites	4.2.6.2.3	Rööbastee telgedevaheline kaugus	4.2.3.2

Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK viide		Taristu KTK viide	
Parameeter	Punkt	Parameeter	Punkt
Külgtuul	4.2.6.2.4	Külgtuule mõju	4.2.10.2
Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele	4.2.6.2.5	Ballastiheide	4.2.10.3
Tualetitühjendussüsteem	4.2.11.3	Tualetitühjendussüsteem	4.2.12.2
Välispindade puhastamine pesulas	4.2.11.2.2	Rongi väliskülje puhastamise vahendid	4.2.12.3
Veevarude täiendamise seadmed	4.2.11.4	Veevarude täiendamine	4.2.12.4
Veevarude täiendamise liides	4.2.11.5		
Tankimisseadmed	4.2.11.7	Kütusetanklad	4.2.12.5
Rongide seisuteedele paigutamise erinõuded	4.2.11.6	Tugi-elektrivarustus	4.2.12.6“.

49) Punkti 4.4 alapunkti 3 alla lisatakse uus punkt 3a järgmises sõnastuses:

„3a) Ohutuse seisukohast oluliste komponentide jaoks töötavad projekteerijad/tootjad konkreetsed käitamis- ja käitamise jälgitavuse nõuded välja projekteerimisetapis ning pärast veeremiüksuste käikuandmist projekteerijate/tootjate ja asjaomaste raudteeveo-ettevõtjatega tehtava koostöö käigus.“

50) Punkt 4.5 asendatakse järgmisega:

„4.5. Hoolduseeskirjad

1) Pidades silmas 3. peatükis nimetatud oluliste nõuete täitmist, kirjeldatakse käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluva veeremi hoolduseeskirju:

— alapunktis 4.2.11 „Hooldustööd“;

— alapunktis 4.2.12 „Käitus- ja hooldusdokumentatsioon“.

2) Muudes punkti 4.2 sätetes (alapunktid 4.2.3.4 ja 4.2.3.5) määratakse kindlaks konkreetsete omaduste piirväärtused, mida tuleb hooldustööde käigus kontrollida.

2a) Ohutuse seisukohast olulised komponendid ja nende konkreetsed hooldus- ja käitamisnõuded ning hoolduse jälgitavuse nõuded teevad kindlaks projekteerijad/tootjad projekteerimisetapis ning pärast veeremiüksuste käikuandmist tehakse need kindlaks projekteerijate/tootjate ja asjaomaste hoolduse eest vastutavate üksuste tehtava koostöö käigus.

3) Eespool nimetatud ja punktis 4.2 kirjeldatud teabe põhjal määratakse hoolduse tasandil hoolduse eest vastutavate üksuste poolt ja nende ainuvastutusel (ei kuulu hindamisele käesoleva KTK alusel) kindlaks asjakohased lubatud kõikumised ja vahemikud, et tagada veeremi vastavus olulistele nõuetele kogu veeremi kasutusaja jooksul; nimetatud tegevus hõlmab järgmist:

— käitusväärtuste kindlaksmääramine, kui neid ei ole esitatud käesolevas KTKs või kui kasutustingimused võimaldavad kasutada käesolevas KTKs esitatutest erinevaid käitusväärtusi;

— käitusväärtuste põhjendamine alapunkti 4.2.12.3.1 „Hoolduskava põhjendus“ kohaselt nõutava teabega samaväärse teabe esitamise teel.

4) Käesolevas alapunktis eespool nimetatud teabe põhjal koostavad hoolduse eest vastutavad üksused ja koostatakse nende ainuvastutusel hoolduse tasandil (ei kuulu hindamisele käesoleva KTK alusel) hoolduskava, mis koosneb hooldustööde liigendatud loendist, milles kirjeldatakse hooldustööde tegemiseks vajalikke tegevusi, katsetusi ja menetlusi, vahendeid, hoolduse kriteeriume, sagedust ja tööks kuluvat aega.

5) Pardatarkvara puhul täpsustab projekteerija/tootja pardatarkvara muutmise puhul kõik hooldusnõuded ja -menetlused (sh seadmete seisundi seire, juhtumite diagnoos, katsemeetodid ja -tööriistad ning nõutavad ametialased pädevused), mis on vajalikud käesoleva KTK kohustuslikes nõuetes sätestatud oluliste nõuete ja väärtuste järgimiseks seadme kogu kasutusea jooksul (paigaldamine, tavapärane kasutamine, tõrked, remonditööd, kontroll ja hooldus, demonteerimine jne).“

51) Punktis 4.7 asendatakse viide „direktiivis 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivis (EL) 2016/797“.

52) Punktis 4.8 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 34 lõike 2 punktile a“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 48 lõike 3 punktile a“.

53) Punkti 4.8 alapunkti 3 alla lisatakse uus punkt 4.9 järgmises sõnastuses:

„4.9. **Marsruudiga ühilduvuse kontroll enne loa saanud veeremiüksuste kasutamist**

Veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja peab kasutama marsruudi ühilduvuse kontrolliks, kirjeldatakse komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (*) D1 liites.

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).“

54) Punktis 5.1 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punktile f“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 lõikele 7“.

55) Punkti 5.3.4 alla lisatakse uus punkt 5.3.4a järgmises sõnastuses:

„5.3.4a. *Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid*

1) Koostalitluse komponent „automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem“ projekteeritakse ja seda hinnatakse kasutusala jaoks järgmise alusel:

— rööpmelaius, mille jaoks süsteem on projekteeritud;

— maksimaalsete staatiliste teljekoormuste vahemik (vastavalt projektijärgsele massile tavapärase kasuliku koormaga, nagu on määratletud käesoleva KTK punktis 4.2.2.10);

— veerepinna nimiläbimõõtude vahemik;

— veeremiüksuse suurim valmistajakiirus;

— rööpmelaiuse muutmise seadme tüüp/seadmete tüübid, mille jaoks süsteem on projekteeritud, sh nimikiirus rööpmelaiuse muutmise seadme(te) läbimisel ja maksimaalne telgjõud rööpmelaiuse automaatselt vahetamise ajal.

2) Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem peab vastama punkti 4.2.3.5.2.3 nõuetele; neid nõudeid hinnatakse koostalitluse komponendi tasandil vastavalt punktile 6.1.3.1a.“

56) Punktis 6.1.1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 13 lõikele 1 ja IV lisale“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 10“.

57) Punkti 6.1.1 alapunkti 2 alla lisatakse uus punkt 3 järgmises sõnastuses:

„3) Kui käesoleva KTK punktis 5.3 nimetatud koostalitluse komponendina määratletud komponendi suhtes kohaldatakse erijuhtu, võib vastav nõue olla kontrolli osa üksnes koostalitluse komponendi tasandil, kui komponent vastab endiselt käesoleva KTK 4. ja 5. peatükile ning kui erijuhu puhul ei viidata riiklikule eeskirjale (st lisanõue, mis vastab peamisele KTK-le ja mis on KTKs täielikult sätestatud).

Muudel juhtudel toimub kontroll allsüsteemi tasandil; kui komponendi suhtes kohaldatakse riiklikku eeskirja, võib asjaomane liikmesriik kindlaks määrata asjakohased kohaldatavad vastavushindamise menetlused.“

58) Punkti 6.1.2 teises tabelis lisatakse rea „5.3.4. Ratas“ alla uus rida järgmises sõnastuses:

„5.3.4a.	Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid		X (*)		X	X	X (*)	X“.

59) Punkti 6.1.3.1 alapunkti 8 alla lisatakse uus punkt 6.1.3.1a järgmises sõnastuses:

„6.1.3.1a. Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem (alapunkt 5.3.4a)

1) Hindamismenetlus peab põhinema valideerimiskaval, mis hõlmab kõiki punktides 4.2.3.5.3 ja 5.3.4a mainitud aspekte.

2) Valideerimiskava peab olema kooskõlas punkti 4.2.3.5.3 kohase ohutusanalüüsiga ja selles peab olema kindlaks määratud hindamine, mida on vaja kõigis järgmistes eri etappides:

— projekti ekspertiis;

— staatilised katsed (stendikatsed ja integreerimine käiguosa/veeremiüksuse katsetesse);

— rööpmelaiuse muutmise seadme(te) katsed, mis on käitamistingimuste seisukohast esindavad;

— rööbasteel tehtavad katsed, mis on käitamistingimuste seisukohast esindavad.

3) Seoses punkti 4.2.3.5.3 alapunktile 5 vastavuse tõendamisega tuleb selgelt dokumenteerida ohutusanalüüsis arvesse võetavad eeldused, mis on seotud veeremiüksusega, kuhu süsteem kavatsetakse integreerida, ja selle üksuse kasutusotstarbega.

4) Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemi puhul võidakse hinnata selle kasutussobivust (moodul CV; vt ka punkt 6.1.6).

5) Vastavushindamise eest vastutava teavitatud asutuse sertifikaat peab sisaldama nii punkti 5.3.4a alapunkti 1 kohaseid kasutustingimusi kui ka rööpmelaiuse muutmise seadme(te) tüüpi/tüüpe ja käitamistingimusi, millega seoses automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemi on hinnatud.“

60) Punkti 6.1.6 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Kasutuskõlblikkuse hindamine vastavalt tüübivalideerimisele ekspluatatsioonikogemuse alusel (moodul CV) võib olla osa järgmiste koostalitluse komponentide hindamise menetlusest:

— rattad (vt alapunkt 6.1.3.1);

— automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem (vt alapunkt 6.1.3.1a);

— rataste lohisemise vältimise süsteem (vt alapunkt 6.1.3.2);

— kontaktkingad (vt alapunkt 6.1.3.8).“

61) Punktis 6.2.1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 18 ja VI lisas“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 15 ja IV lisas“.

62) Punkti 6.2.3.3 alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) Vastavust tõendatakse kooskõlas ühega meetoditest, mis on esitatud J-1 liite viites 83 osutatud kirjelduses.“

63) Punkt 6.2.3.4 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.4. Dünaamiline käitumine sõidu ajal – tehnilised nõuded (alapunkt 4.2.3.4.2 a)

1) Veeremiüksuste puhul, mis on projekteeritud kasutamiseks 1 435 mm, 1 524 mm või 1 668 mm rööpmelaiusega süsteemides, tuleb vastavust tõendada kooskõlas J-1 liite viites 84 osutatud kirjelduse punktiga 7.

Punktides 4.2.3.4.2.1 ja 4.2.3.4.2.2 kirjeldatud parameetreid tuleb hinnata kriteeriumide alusel, mis on kindlaks määratud J-1 liite viites 84 osutatud kirjelduses.“

64) Punkti 6.2.3.5 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Vastavust alapunktides 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 ja 4.2.5.5.9 esitatud ohutusnõuetele seoses ohtlike rikete raskusastmega/ohtlike rikete stsenaariumidega seonduvate tagajärgedega tõendatakse ühe järgmisena nimetatud meetodi abil:

1) ühtlustatud riski heakskiitmise kriteeriumi kohaldamine seoses punktis 4.2 täpsustatud raskusastmega (nt „surmajuhtumid“ hädapidurduse puhul).

Taotleja võib otsustada kasutada seda meetodit, tingimusel et kättesaadav on ühtlustatud riski heakskiitmise kriteerium, mis on määratletud riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitlevas määruses ja selle muudatustes (komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 402/2013 (*)).

Taotleja peab tõendama vastavust ühtlustatud kriteeriumile, kohaldades riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitleva määruse I lisa 3. punkti sätteid. Tõendamiseks võib kasutada järgmisi põhimõtteid (ja nende kombinatsioone): sarnasus võrdlussüsteemi(de)ga; tegevusjuhendite kohaldamine; selgelt kindlaksmääratud riskiprognoosi (st tõenäosusliku lähenemise) kohaldamine.

Taotleja peab nimetama asutuse, kes hindab taotleja esitatud tõendust – veeremi allsüsteemi jaoks valitud teavitatud asutus või riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitlevas määruses määratletud hindamisasutus.

Tõendamist peavad tunnustama kõik liikmesriigid, või

2) riskihindamise ja riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitleva määruse kohase hindamise kohaldamine eesmärgiga määrata kindlaks kasutatav riski heakskiitmise kriteerium ja tõendada vastavust sellele kriteeriumile.

Taotleja võib otsustada kasutada seda meetodit mis tahes juhul.

Taotleja nimetab hindamisasutuse, kes hindab taotleja esitatud tõendust, vastavalt riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitlevale määrusele.

Ohutuse hindamise aruanne esitatakse kooskõlas riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitlevas määruses ja selle muudatustes kindlaksmääratud nõuetega.

Lube andev asutus peab ohutuse hindamise aruannet arvesse võtma vastavalt riskihindamise ühist ohutusmeetodit käsitleva määruse I lisa punktile 2.5.6 ja artikli 15 lõikele 2.

(*) Komisjoni 30. aprilli 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõike 3 punktile a (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8).“

65) Punkti 6.2.3.6 alapunkti 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Koonilisuse ekvivalendi hindamine on ette nähtud J-1 liite viites 107 osutatud tehnilises kirjelduses.“

66) Punkti 6.2.3.7 järele lisatakse uus punkt 6.2.3.7a järgmises sõnastuses:

„6.2.3.7a. Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteem

1) Ohutusanalüüs, mis on nõutav punkti 4.2.3.5.3 alapunkti 5 kohaselt ja mida tehakse koostalitluse komponendi tasandil, tuleb konsolideerida veeremiüksuse tasandil; eelkõige võib olla vaja läbi vaadata punkti 6.1.3.1a alapunkti 3 kohaselt esitatud eeldused, et võtta arvesse veeremiüksust ja selle kasutusotstarvet.

2) Koostalitluse komponendi käiguossa/veeremiüksusesse integreerimise ja rööpmelaiuse muutmise seadmega tehnilise ühilduvuse hindamine sisaldab järgmist:

— tuleb kontrollida punkti 5.3.4a alapunktis 1 kindlaks määratud kasutusalale vastavust;

— koostalitluse komponendi käiguossa/veeremiüksusesse õige integreerimise, kaasa arvatud selle rongisisese juhtimis-/järelevalvesüsteemi õige toimimise kontrollimine (kui see on asjakohane), ja

— rööbasteel tehtud katsed, kaasa arvatud rööpmelaiuse muutmise seadme(te) katsed, mis on käitamistingimuste seisukohast esindavad."

67) Punkt 6.2.3.13 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.13. Õhukeeriste mõju perroonil asuvatele reisijatele ja rööbastee kõrval asuvatele töölistele (alapunkt 4.2.6.2.1)

1) Vastavust käesoleva KTK alapunktis 4.2.6.2.1 esitatud rööbasteeäärse maksimaalse lubatava õhu liikumiskiiruse piirväärtusele tuleb tõendada täismõõduliste katsetuste alusel, mis tehakse sirgel rööbasteel J-1 liite viites 94 osutatud kirjelduse punkti 6.2.2.1 kohaselt.

2) Eespool kirjeldatud täieliku hindamise asemel on lubatud teha sarnase konstruktsiooniga veeremi lihtsustatud hindamine veeremi suhtes, mille puhul on tehtud käesolevas KTKs määratletud täielik hindamine. Sellistel juhtudel võib J-1 liite viites 94 osutatud kirjelduse punktis 4.2.4 kindlaks määratud lihtsustatud vastavushindamist kohaldada, kui konstruktsiooni erinevused jäävad J-1 liite viites 94 osutatud kirjelduse tabeli 7 piirväärtuste piiresse."

68) Punkt 6.2.3.14 asendatakse järgmisega:

„6.2.3.14. Rongi esiotsa rõhuimpulss (alapunkt 4.2.6.2.2)

1) Vastavust hinnatakse täismõõduliste katsetuste alusel, mis tehakse J-1 liite viites 95 osutatud kirjelduse alapunktis 6.1.2.1 täpsustatud tingimustel. Teise võimalusena võib vastavust hinnata kas J-1 liite viites 95 osutatud kirjelduse punktis 5.3 täpsustatud hüdrodünaamika arvutisimulatsioonide (Computational Fluid Dynamics – CFD) alusel, alapunkt 6.1.2.4 või täiendavalt J-1 liite viites 95 osutatud kirjelduse alapunktis 6.1.2.2 täpsustatud liikuvate mudelitega katsetuste alusel.

2) Eespool kirjeldatud täieliku hindamise asemel on lubatud teha sarnase konstruktsiooniga veeremi lihtsustatud hindamine veeremi suhtes, mille puhul on tehtud käesolevas KTKs määratletud täielik hindamine. Sellistel juhtudel võib J-1 liite viites 95 osutatud kirjelduse punktis 4.1.4 kindlaks määratud lihtsustatud vastavushindamist kohaldada, kui konstruktsiooni erinevused jäävad J-1 liite viites 95 osutatud kirjelduse tabeli 4 piirväärtuste piiresse."

69) Punktis 6.2.6 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 18 lõikele 3" tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikele 4".

70) Punkti 6.2.7 järele lisatakse uus punkt 6.2.7a järgmises sõnastuses:

„6.2.7a. *Üldkäituses kasutamiseks ettenähtud veeremiüksuste täiendavad valikulised nõuded*

1) Vastavus järgmistele tingimustele 2–9 on valikuline ja selle eesmärk on hõlbustada üldkäituses kasutamiseks ettenähtud veeremiüksuste vahetust. Vastavus kõnealustele sätetele ei taga veeremiüksuste täielikku omavahelist vahetatavust ega vabasta raudteeveo-ettevõtjat punktis 6.2.7 kindlaks määratud rongikoosseisudes käitatavate veeremiüksuste kasutamisega seotud vastutusest. Kui taotleja teeb selle valiku, peab teavitatud asutus hindama vastavust EÜ vastavustõendamise menetluse raames. See tuleb märkida sertifikaati ja tehnilisse dokumentatsiooni.

2) Veeremiüksus varustatakse punkti 4.2.2.2.3 alapunktis b ja punktis 5.3.2 kindlaks määratud manuaalse haakeseadisega.

3) Veeremiüksus varustatakse J-1 liite viites 22 osutatud kirjelduses kindlaks määratud EN-UIC pidurisüsteemiga.

4) Veeremiüksus peab vastama käesoleva KTK nõuetele vähemalt temperatuurivahemikus T1 (–25 °C kuni +40 °C; nominaalne) vastavalt käesoleva KTK punktile 4.2.6.1 ja J-1 liite viites 34 osutatud kirjeldusele.

5) Punktis 4.2.7.1 nõutavateks tagatulelaternateks on kohakindlad tagumised signaaltuled.

6) Kui veeremiüksus on varustatud käiguteedega, peab käigutee vastama J-1 liite viites 113 osutatud kirjeldusele.

7) Toiteallikas peab vastama punkti 4.2.11.6 alapunktile 4.

8) Veeremiüksustevaheline signaaliedastuse füüsiline liides peab tagama, et vähemalt ühe liini kaabel ja pistik ühilduvad J-1 liite viites 114 osutatud kirjelduse joonisel 2 kindlaks määratud 18-soonelise kaabliga.

9) Üksusel peab olema vähemalt järgmine märgistus vastavalt J-1 liite viites 115 osutatud kirjeldusele:

— puhvritest mõõdetud pikkus;

— toiteallikas.“

71) Punktis 6.3.2 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 14“.

72) Punkti 7.1.1.1 alapunktis 1 asendatakse tekst „OTMide“ tekstiga „eriveeremi, näiteks teemasinate“.

73) Punkti 7.1.1.2.1 alapunktis 1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõike 3 punktile f“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 3 punktile f“.

74) Punkti 7.1.1.2.1 alapunkt 3 asendatakse järgmisega:

„3) Käesoleva KTK kohaldamine veeremi suhtes, mis on seotud ühe olukorraga eespool nimetatud kolmest olukorrast, ei ole kohustuslik, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

— kui veerem kuulub kiirraudteeveeremi KTK (2008) või tavaraudtee vedurite ja reisijateveoveeremi KTK (2011) kohaldamisalasse, kohaldatakse asjaomast KTKd või asjaomaseid KTKsid, sealhulgas tüübi- või projektihindamissertifikaadi rakenduseeskirju ja kehtivusperioodi (seitse aastat). Seda sätet ei kohaldata veeremi suhtes, mis ei vasta kiirraudteeveeremi KTK-le (2008) või tavaraudtee vedurite ja reisijateveoveeremi KTK-le (2011) ning mis lastakse turule pärast 31. maid 2017;

— kui veerem ei kuulu ei kiirraudteeveeremi KTK (2008) ega tavaraudtee vedurite ja reisijateveoveeremi KTK (2011) kohaldamisalasse, antakse turule laskmise luba üleminekuperioodi jooksul, mis lõpeb 31. detsembril 2020.“

75) Punkti 7.1.1.2.1 alapunktis 4 asendatakse tekst „kasutuselevõtu loa saamiseks [—] kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artiklitega 22–25“ tekstiga „turule laskmiseks [—] kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 21“.

76) Punkti 7.1.1.2.2 alapunktis 1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 2 punktis t“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 23“.

77) Punktis 7.1.1.3 asendatakse pealkiri „Kohaldamine mobiilsete raudteetaristu ehitamise ja hooldamise seadmete (OTMid) suhtes“ pealkirjaga „Kohaldamine eriveeremite, näiteks teemasinate suhtes“.

78) Punkti 7.1.1.3 alapunktis 3 asendatakse tekst „vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 24 või 25“ tekstiga „vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 21, võttes arvesse siseriiklikke eeskirju seoses käesoleva KTK põhiparameetritega“.

79) Punkti 7.1.1.4 alapunktis 3 asendatakse tekst „vastavalt direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 24 või 25“ tekstiga „vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 21, võttes arvesse siseriiklikke eeskirju seoses käesoleva KTK põhiparameetritega“.

80) Punktis 7.1.1.4a asendatakse viide punktile „4.2.8.2.8“ viitega punktile „4.2.8.2.8.4“.

81) Punkti 7.1.1.5 alapunktis 1 asendatakse tekst „kolm aastat pärast käesoleva KTK kohaldamiskuupäeva“ tekstiga „1. jaanuaril 2018“.

82) Punktis 7.1.1 lisatakse punkti 7.1.1.7 alla uus punkt 7.1.1.8 järgmises sõnastuses:

„7.1.1.8. Üleminekumeede passiivse ohutuse nõude täitmiseks

Üleminekuperioodil, mis lõpeb 1. jaanuaril 2022, ei ole punkti 4.2.2.5 alapunktis 6 esitatud meetmed kohustuslikud ühe keskel asuva kabiiniga vedurite puhul, mis 27. mail 2019 on edasijõudnud arengujärgus projektid, täitmisel olevad lepingud ja olemasoleval projektil põhinev veerem, nagu on sätestatud käesoleva KTK punktis 7.1.1.2.

Kui punkti 4.2.2.5 alapunktis 6 esitatud nõudeid ei kohaldata, on lubatud teise võimalusena tõendada vastavust punkti 4.2.2.5 alapunktis 5 toodud 3. stsenaariumi nõudele, tõendades vastavust järgmistele kriteeriumidele:

— veduri raam peab olema projekteeritud vastavalt J-1 liite viites 7 osutatud kirjelduses esitatud kategooriale L (nagu juba täpsustatud käesoleva KTK alapunktis 4.2.2.4);

— vahemaa puhvritest juhikabiini tuuleklaasini peab olema vähemalt 2,5 m.“

83) Punkt 7.1.2 asendatakse järgmisega:

„7.1.2. *Olemasoleva veeremi või veeremi tüübi muutmine*

7.1.2.1. Sissejuhatus

1) Punktis 7.1.2 on esitatud põhimõtted, mida peavad kohaldama muudatusi haldavad üksused ja lube andvad üksused kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 9, artikli 21 lõikes 12 ja IV lisas kirjeldatud EÜ vastavustõendamise menetlusega. Seda menetlust on edasi arendatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 (*) artiklites 13, 15 ja 16 ning otsuses 2010/713/EL (**).

2) Alapunkti 7.1.2 kohaldatakse juhul, kui olemasolevat veeremit või veeremi tüüpi muudetakse, sh uuendatakse või ehitatakse ümber. Seda ei kohaldata selliste muudatuste korral,

— millega ei kalduta kõrvale allsüsteemide EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatud tehnilisest toimikust, kui see on olemas, ning

— mis ei mõjuta EÜ vastavusdeklaratsiooniga hõlmamata põhiparameetreid, kui neid on.

Veeremitüübi loa omanik peab esitama muutusi haldavale üksusele mõistlikel tingimustel teabe, mida on vaja muudatuste hindamiseks.

7.1.2.2. Veeremi ja veeremi tüübi muudatuste haldamise eeskirjad

1) Veeremi osad ja põhiparameetrid, mida muudatus(ed) ei mõjuta, ei ole hõlmatud käesolevale KTK-le vastavuse hindamisega.

2) Ilma et see piiraks punkti 7.1.2.2a kohaldamist, on vaja täita käesoleva KTK, müra KTK (komisjoni määrus (EL) nr 1304/2014, vt kõnealuse KTK punkt 7.2) ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK (komisjoni määrus (EL) nr 1300/2014, (***) vt kõnealuse KTK punkt 7.2.3) nõudeid üksnes käesoleva KTK nende põhiparameetrite puhul, mida muudatused võivad mõjutada.

3) Kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artiklitega 15 ja 16 ning otsusega 2010/713/EL ja kohaldades EÜ vastavustõendamisel mooduleid SB, SD/SF või SH1 ning vajaduse korral kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikega 5 peab muudatusi haldav üksus teatama teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust asjaomas(t)e KTK(de) nõuetele ja mille tõttu peab teavitatud asutus uusi kontrolle tegema. Selle teabe esitab muudatusi haldav asutus koos viidetega tehnilistele dokumentidele, mis on seotud olemasoleva EÜ tüübihindamis- või projektihindamissertifikaadiga.

4) Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutavat üldist ohutushinnangut, kohaldatakse selliste muudatuste korral, mis nõuavad punktides 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 ja 4.2.5.5.9 esitatud ohutusnõuete uut hindamist, punktis 6.2.3.5 sätestatud menetlust. Tabelis 17 on näidatud, millal on vaja uut luba.

Tabel 17

		Veeremi esialgse hindamise alus		
		Punkti 6.2.3.5 alapunkti 3 esimene meetod	Punkti 6.2.3.5 alapunkti 3 teine meetod	Riskihindamise ühist ohutusmeetodit ei ole kohaldatud
Muudatuse hindamise alus	Punkti 6.2.3.5 alapunkti 3 esimene meetod	Uut luba pole vaja	Kontroll (*)	Uut luba pole vaja
	Punkti 6.2.3.5 alapunkti 3 teine meetod	Kontroll (*)	Kontroll (*)	Kontroll (*)
	Riskihindamise ühist ohutusmeetodit ei ole kohaldatud	Ei ole võimalik	Ei ole võimalik	Ei ole võimalik

(*) Tabelis 17 olev sõna „Kontroll“ tähendab seda, et taotleja kohaldab riskihindamise ühise ohutusmeetodi I lisa, tõendamaks, et muudetud veerem tagab võrdväärse või parema ohutustaseme. Seda tõendamist hindab sõltumatult riskihindamise ühises ohutusmeetodis kindlaks määratud hindamisasutus. Kui asutus leiab, et uuel ohutushindamisel ilmneb madalam ohutustase või on tulemus ebaselge, taotleb taotleja turule laskmise luba.

4a) Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutavat üldist ohutushinnangut, nõutakse selliste muudatuste korral, mis mõjutavad punktides 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 ja 4.2.10.3.4 esitatud nõudeid ja eeldavad uue usaldusväärsuse analüüsi tegemist, uut turule laskmise luba, välja arvatud juhul, kui teavitatud asutus jõuab järeldusele, et ohutusega seotud nõudeid, mida usaldusväärsuse analüüsil käsitletakse, on parandatud või säilitatud. Vajaduse korral võtab teavitatud asutus oma hinnangus arvesse muudetud hooldus- ja käitusdokumentatsiooni.

5) Teiste KTKde (nt püsirajatisi käsitlevate KTKde) rakendamisega seotud riiklikke ülevõtmisstrateegiaid tuleb võtta arvesse siis, kui määratakse kindlaks, millises ulatuses veeremit käsitlevaid KTKsid tuleb kohaldada.

6) Veeremi peamised konstruktsiooniomadused on kindlaks määratud tabelites 17a ja 17b. Nende tabelite ja direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti b kohaselt nõutava ohutushinnangu põhjal liigitatakse muudatused järgmiselt:

a) komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkt c, kui need ületavad 3. veerus sätestatud künniseid ja jäävad allapoole 4. veerus sätestatud künniseid, välja arvatud juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need liigitada artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt, või

b) komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkt d, kui need ületavad 4. veerus sätestatud künniseid või kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need liigitada artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt.

Otsus selle kohta, kas muudatused ületavad eespool nimetatud künniseid, tuleb teha, osutades parameetrite väärtustele veeremi või veeremitüübi viimase loa ajal.

7) Muudatusi, mis ei ole hõlmatud punkti 7.1.2.2 alapunktiga 6, käsitatakse muudatustena, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi, ja need võib liigitada vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punktidele a või b, välja arvatud juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutava ohutushinnangu kohaselt tuleb need nende liigitada vastavalt artikli 15 lõike 1 punktile d.

8) Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b nõutav ohutushinnang peab hõlmama punkti 3.1 tabelis esitatud põhiparameetreid käsitlevaid muudatusi, mis on seotud kõigi oluliste nõuetega, eelkõige nõuetega „Ohutus“ ja „Tehniline ühilduvus“.

9) Ilma et see piiraks punkti 7.1.2.2a kohaldamist, peavad kõik muudatused jääma kohaldatavatele KTKdele vastavaks olenemata nende liigitusest.

10) Ühe või mitme veeremi asendamine fikseeritud koosseisus pärast tõsist kahjustust ei nõua käesoleva KTK alusel vastavushindamist, kui veeremiüksuse või veeremi tehnilised parameetrid ja funktsioon ei muutu võrreldes asendatava veeremiüksuse või veeremiga. Sellised veeremiüksused peavad olema jälgitavad ja sertifitseeritud mis tahes siseriikliku või rahvusvahelise eeskirja või raudteevaldkonnas laialdaselt tunnustatud tegevusjuhendi alusel.

Tabel 17a

Vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs sätestatud põhiparameetritega seotud peamised konstruktsiooniomadused

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.2.2.3 Otsahaakeseadis	Otsahaakeseadise tüüp	Otsahaakeseadise tüübi muutus	EI KOHALDATA
4.2.2.10 Koormustingimused ja kaalutud mass 4.2.3.2.1 Teljekoormuse parameeter	Projekteeritud mass töörežiimil	Vastava peamise konstruktsiooniomaduse muudatus, millega kaasneb selle liini kategooria(te) muutus, millega veeremiüksus ühildub	EI KOHALDATA
	Projekteeritud mass tavalise kasuliku koormusega		
	Projekteeritud mass erandliku kasuliku koormusega		
	Suurim valmistajakiirus (km/h)		
	Staatiline teljekoormus töörežiimil		
	Staatiline teljekoormus erandliku kasuliku koormusega		
	Veeremi pikkus		
	Staatiline teljekoormus tavalise kasuliku koormusega		
	Telgede pikisuunaline paiknemine veeremiüksusel (teljevahed)		

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
	Veeremiüksuse kogumass (veeremiüksuse iga veeremi kohta)	Vastava peamise konstruktsiooniomaduse muudatus, millega kaasneb selle liini kategooria(te) muutus, millega veeremiüksus ühildub	Muutus rohkem kui ± 10 %
	Mass ratta kohta	Vastava peamise konstruktsiooniomaduse muudatus, millega kaasneb selle liini kategooria(te) muutus, millega veeremiüksus ühildub, või Muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA
4.2.3.1 Gabariidid	Võrdlusprofiil	EI KOHALDATA	Veeremile vastava võrdlusprofiili muutus
	Väikseim võimalik kumera vertikaalkõveriku raadius	Veeremiga ühilduva väikseima võimaliku kumera vertikaalkõveriku raadiuse muutus rohkem kui 10 %	EI KOHALDATA
	Väikseim võimalik nõgusa vertikaalkõveriku raadius	Veeremiga ühilduva väikseima võimaliku nõgusa vertikaalkõveriku raadiuse muutus rohkem kui 10 %	EI KOHALDATA
4.2.3.3.1 Veeremi omadused rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks	Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	EI KOHALDATA	Teatatud ühilduvuse muutus seoses vähemalt ühega kolmest järgmisest rongituvastussüsteemist: — Rööbastee vooluahelad — Teljeloendurid — Silmusahelal põhinevad seadmed
4.2.3.3.2 Teljepukside seisundi jälgimine	Rongisisene tuvastussüsteem	Rongisisese tuvastussüsteemi paigaldamine	Deklareeritud rongisisese tuvastussüsteemi eemaldamine
4.2.3.4 Veeremi dünaamiline käitumine	Suurima kiiruse ja maksimaalse välisrööpa kõrgenduse puudujäägi kombinatsioon, mille puhul veeremiüksust hinnati	EI KOHALDATA	Maksimaalse kiiruse suurenemine üle 15 km/h või välisrööpa kõrgenduse suurima lubatud puudujäägi muutus suurem kui ± 10 %
	Rööpakalle	EI KOHALDATA	Muutus rööpakaldes (rööpakallestes), millele veerem vastab (*)
4.2.3.5.2.1. Rattapaaride mehaanilised ja geomeetrilised omadused	Rattapaari gabariit	EI KOHALDATA	Rattapaarile vastava rööpmelaiuse muutus

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.3.5.2.2 Rataste omadused	Väikseim ratta nõutav läbimõõt töörežiimil	Väikseima nõutava ratta läbimõõdu muutus töörežiimil rohkem kui ± 10 mm	EI KOHALDATA
4.2.3.5.2.3 Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	Rattapaari gabariidi muutmise seade	Veeremi muutus, mis põhjustab muudatuse muutmise seadme(te)s, millega rattapaar ühildub	Muutus rööbastee gabariidis, millega rattapaar ühildub
4.2.3.6 Rööbastee vähim kõverusraadius	Väikseim võimalik horisontaalne pöörderaadius	Väikseima võimaliku horisontaalse pöörderaadiuse suurenemine rohkem kui 5 m	EI KOHALDATA
4.2.4.5.1 Pidurdustõhusus – üldnõuded	Suurim keskmine aeglustus	Piduri keskmise maksimaalse aeglustuse muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA
4.2.4.5.2 Pidurdustõhusus – hädapidurdus	Peatumisteekond ja aeglustusprofiil iga koormustingimuse kohta suurima valmistajakiiruse puhul.	Peatumisteekonna muutus rohkem kui ± 10 % Märkus. Kasutada võib ka pidurduskaalu protsenti (ehk „lambda“ või „pidurdatava massi protsent“) või pidurdatavat massi ning need võib tuletada arvutuslikult (otse või peatumisteekonna kaudu) aeglustusprofiilidest. Lubatud muutus on sama (± 10 %)	EI KOHALDATA
4.2.4.5.3 Pidurdustõhusus – sõidupidurdus	Peatumisteekond ja maksimaalne aeglustus koormustingimusel „projektijärgne mass tavapärase kasuliku koormusega“ suurimal valmistajakiirusel.	Peatumisteekonna muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA
4.2.4.5.4 Pidurdustõhusus – soojusmahtuvus	Piduri maksimaalne soojusmahtavus või soojusmahtuvus seoses liini suurima kalde, tuleneva veeremi pikkuse ja sõidukiirusega	EI KOHALDATA Suurima kalde, tuleneva veeremi pikkuse või sõidukiiruse muutus, mille jaoks pidurisüsteem on projekteeritud seoses soojusmahtuvusega	Suurima soojusmahtuvuse muutus > = 10 %
4.2.4.5.5 Pidurdustõhusus – seisupidur	Suurim kalle, millel veeremi paigalhoidmiseks piisab ainult seisupidurist (kui veeremile on seisupidur paigaldatud)	Deklareeritud suurima kalde muutus rohkem kui ± 10 %	EI KOHALDATA

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.4.6.2. Rataste lohisemise vältimise süsteem	Rataste lohisemise vältimise süsteem	EI KOHALDATA	Rataste lohisemise vältimise süsteemi paigaldamine/eemaldamine
4.2.4.8.2 Magnetiline rööpapidur	Magnetiline rööpapidur	EI KOHALDATA	Magnetilise rööpapiduri funktsiooni paigaldamine/eemaldamine
	Magnetilise rööpapiduri kasutamise takistamise võimalus	EI KOHALDATA	Pidurite juhtimisseadme paigaldamine/eemaldamine, mis võimaldab magnetilist rööpapidurit sisse-välja lülitada
4.2.4.8.3 Pöörisvoolu rööpapidur	Pöörisvoolu rööpapidur	EI KOHALDATA	Pöörisvoolu rööpapiduri funktsiooni paigaldamine/eemaldamine
	Pöörisvoolu rööpapiduri kasutamise takistamise võimalus	EI KOHALDATA	Pidurite juhtimisseadme paigaldamine/eemaldamine, mis võimaldab pöörisvoolu rööpapidurit sisse-välja lülitada
4.2.6.1.1 Temperatuur	Temperatuurivahemik	Temperatuurivahemiku muutus (T1, T2, T3)	EI KOHALDATA
4.2.6.1.2 Lumi, jää ja rahe	Lume, jää ja rahe tingimused	Valitud lume-, jää- ja rahetingimuste vahemiku (nimivahemik või rasked tingimused) muutus	EI KOHALDATA
4.2.8.2.2 Käitamine pinge- ja sagedusvahemikus	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)	EI KOHALDATA	Energiavarustussüsteemi pinge (te)/sagedus(t)e muutus (vahelduvvool 25 kV–50 Hz, vahelduvvool 15 kV-16,7 Hz, alalisvool 3 kV, alalisvool 1,5 kV, alalisvool 750 V, toiteröö bas, muud)
4.2.8.2.3 Regeneratiivpidurdus koos energia saatmisega kontaktõhuliinile	Regeneratiivpidurdus	EI KOHALDATA	Regeneratiivpidurduse funktsiooni paigaldamine/eemaldamine
	Regeneratiivpiduri kasutamise takistamise võimalus (kui see on paigaldatud)	Regeneratiivpiduri kasutamise takistamise võimaluse paigaldamine/eemaldamine	EI KOHALDATA
4.2.8.2.4 Kontaktõhuliinist võetav suurim võimsus ja voolutugevus	*Kohaldatav üksnes elektriliste veeremiiüksuste suhtes, mille võimsus on suurem kui 2 MW* Võimsuse või voolutugevuse piiramise funktsioon	Paigaldatud/eemaldatud võimsuse või voolutugevuse piiramise funktsioon	EI KOHALDATA

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.8.2.5 Alalisvoolusüsteemide suurim seisuaegne vool	Suurim seisuaegne vool ühe pantograafi kohta iga alalisvoolusüsteemi puhul, mille kasutamiseks veerem on varustatud	Suurima voolutugevuse väärtuse muutus 50 A ilma KTKs kindlaksmääratud piirväärtust ületamata	EI KOHALDATA
4.2.8.2.9.1.1 Kontaktliiniga kokkupuute kõrgus (veeremi tasand)	Pantograafi kontaktliiniga kokkupuute kõrgus (rööpa pealispinna kohal)	Mehaanilist kontakti ühe kontaktliiniga võimaldava/enam mittevõimaldava kokkupuute kõrguse muutus rööbastee tasapinnast mõõdetud kõrguse vahemikus 4 800–6 500 mm 4 500–6 500 mm 5 550–6 800 mm 5 600–6 600 mm	EI KOHALDATA
4.2.8.2.9.2 Pantograafi kollektoripea geomeetria (koostalitluse komponendi tasand)	Pantograafi kollektoripea geomeetria	EI KOHALDATA	Pantograafi kollektoripea geomeetria muutus üheks alapunktides 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 või 4.2.8.2.9.2.3 määratletud tüübiks või ühest sellisest tüübist
4.2.8.2.9.4.2 Kontaktkinga materjal	Kontaktkinga materjal	Uus kontaktking vastavalt punkti 4.2.8.2.9.4.2 alapunktile 3	EI KOHALDATA
4.2.8.2.9.6 Pantograafi kontaktjõud ja dünaamiline käitumine	Keskmise kontaktjõu kõver	Pantograafi dünaamilise käitumise uut hindamist eeldav muutus	EI KOHALDATA
4.2.8.2.9.7 Pantograafide paigutus (veeremi tasand)	Pantograafide arv ja kahe pantograafi lühim vahemaa	EI KOHALDATA	Kui kahe kõrvuti asetseva pantograafi vahemaa hinnatava veeremiüksuse püsivas või eelmääratud koosseisus vähendatakse veeremi eemaldamise teel
4.2.8.2.9.10 Pantograafi langetamine (veeremi tasand)	Automaatne langetamisseade	Automaatse langetamisseadme funktsioon paigaldatud/eemaldatud	EI KOHALDATA
4.2.10.1 Üldosa ja kategooriad	Tuleohutuse kategooria	EI KOHALDATA	Tuleohutuse kategooria muutus
4.2.12.2 Ülddokumentatsioon – liitkäitusega veeremiüksuste arv	Liitkäituse puhul rongikoosseisude või ühendatud vedurite suurim arv	EI KOHALDATA	Liitkäituse puhul rongikoosseisude või ühendatud vedurite suurima arvu muutus

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.12.2. Ülddokumentatsioon – veeremiüksuses olevate veeremite arv	Ainult püsivkoosseisude puhul: püsivkoosseisu moodustavad veeremid	EI KOHALDATA	Püsivkoosseisu moodustavate veeremite arvu muutus

(*) Ühele järgmistest tingimustest vastav veerem loetakse kõigi rööbastee kalletega ühilduvaks:
— veerem, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2016;
— veerem, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2005 (mida on või ei ole muudetud dokumendiga ERA/TD/2012-17/INT) või vastavalt andmelehele UIC 518:2009, kui tulemus ei piirdu ainult ühe rööbastee kaldega;
— veerem, mida on hinnatud vastavalt standardile EN 14363:2005 (mida on või ei ole muudetud tehnilise dokumendiga ERA/TD/2012-17/INT) või andmelehele UIC 518:2009, mille tulemusena leiti, et ei ole vaja kohaldada ühe rööpakalde piirangut, ning mille puhul tegelikel ratta- ja rööpaprofiilidel põhineva ratta ja rööbastee kontakti katse uuesti hinnatud tingimused ning mõõdetud rööpmelaius näitavad vastavust standardis EN 14363:2016 sätestatud ratta ja rööbastee kokkupuutetingimuste nõuetele.

Tabel 17b

Piiratud liikumisvõimega inimesi käsitlevas KTKs sätestatud põhiparameetritega seotud peamised konstruktsiooniomadused

1. KTK punkt	2. Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	3. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis ei ole liigitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt	4. Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.2.11 Transpordivahendisse sisenemise ja sealt väljumise astmete asetus	Ooteplatvormide kõrgused, mille jaoks veerem on projekteeritud	EI KOHALDATA	Muutus ooteplatvormide kõrguses, millega veerem ühildub

11) EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaadi koostamiseks on muudatusi haldava üksuse valitud teavitatud asutusel lubatud kasutada:

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

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

12) Igal juhul peab muudatusi haldav üksus tagama, et tehnilisi dokumente, mis on seotud EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaadiga, ajakohastatakse vastavalt.

13) EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaadiga seotud ajakohastatud tehnilistele dokumentidele osutatakse tehnilises dokumentatsioonis, mis on kaasas EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, mille on välja andnud muudatusi haldav üksus muudetud tüübile vastavaks tunnistatud veeremi jaoks.

7.1.2.2a. Erieeskirjad olemasolevale veeremile, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, mille puhul veerem lubatakse esimest korda kasutusele võtta enne 1. jaanuari 2015

1) Lisaks punktile 7.1.2.2 kohaldatakse järgmisi eeskirju sellise olemasoleva veeremi suhtes, mida on esimest korda lubatud kasutusele võtta enne 1. jaanuari 2015, kui muudatuse ulatus mõjutab põhiparameetreid, mida EÜ deklaratsioon (kui see on olemas) ei hõlma.

2) Vastavus käesoleva KTK tehnilistele nõuetele loetakse kindlaks tehtuks, kui põhiparameetrit täiustatakse KTKs kindlaks määratud toimivusnäitajate suunas ja muudatusi haldav üksus tõendab, et vastavad olulised nõuded on täidetud ning ohutustase säilib või võimaluse korral paraneb. Sel juhul põhjendab muudatusi haldav üksus põhjusi, miks KTKs kindlaks määratud toimivusnäitajaid ei täidetud, võttes arvesse punkti 7.1.2.2 alapunkti 3. See põhjendus peab olema esitatud tehnilises dokumentatsioonis, kui see on olemas, või veeremiüksuse algsetes tehnilistes dokumentides.

3) Alapunktis 2 sätestatud erieeskirja ei kohaldata tabelites 17c ja 17d vastavalt artikli 21 lõike 12 punktile a liigitatud põhiparameetrite muudatuste suhtes. Nende muudatuste puhul on vastavus KTK nõuetele kohustuslik.

Tabel 17c

Põhiparameetrite muudatused, mille puhul vastavus KTK nõuetele on kohustuslik sellise veeremi puhul, millel ei ole EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaati

KTK punkt	Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.3.1 Gabariidid	Võrdlusprofiil	Selle võrdlusprofiili muutus, millele veerem vastab
4.2.3.3.1 Veeremi omadused rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks	Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	Teatatud ühilduvuse muutus seoses vähemalt ühega kolmest järgmisest rongituvastussüsteemist: — Rööbastee vooluahelad — Teljeloendurid — Silmusahelal põhinevad seadmed
4.2.3.3.2 Teljepukside seisundi jälgimine	Rongisisene tuvastussüsteem	Teatatud rongisisese tuvastussüsteemi paigaldamine/eemaldamine
4.2.3.5.2.1. Rattapaaride mehaanilised ja geomeetrilised omadused	Rattapaari gabariit	Rattapaarile vastava rööpmelaiuse muutus
4.2.3.5.2.3 Automaatselt muudetava rööpmelaiusega süsteemid	Rattapaari gabariidi muutmise seade	Muutus rööbastee gabariidis, millega rattapaar ühildub
4.2.8.2.3 Regeneratiivpidurdus koos energia saatmisega kontaktõhuliinile	Regeneratiivpidurdus	Regeneratiivpidurduse funktsiooni paigaldamine/eemaldamine

Tabel 17d

Piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK põhiparameetrite muudatused, mille puhul KTK nõuetele vastavus on kohustuslik veeremi puhul, millel puudub EÜ tüübi- ja projektihindamissertifikaat

KTK punkt	Seotud peamine konstruktsiooniomadus/peamised konstruktsiooniomadused	Peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused, mis liigitatakse direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt
4.2.2.11 Transpordivahendisse sisenemise ja sealt väljumise astmete asetus	Ooteplatvormide kõrgused, mille jaoks veerem on projekteeritud	Muutus ooteplatvormide kõrguses, millega veerem ühildub

7.1.2.2b. Erieeskirjad muudetud sõidukitele tehnoloogiliste uuenduste toimivuse ja töökindluse katsetamiseks piiratud aja jooksul

1) Lisaks punktile 7.1.2.2 kohaldatakse järgmisi eeskirju üksikute loa saanud veeremiüksuste muutmise korral tehnoloogiliste uuenduste toimivuse ja usaldusväärsuse katsetamise eesmärgil kindlaksmääratud aja jooksul, mis ei ületa ühte aastat. Neid ei kohaldata, kui samasuguseid muudatusi tehakse mitme veeremiüksuse suhtes.

2) Vastavus käesoleva KTK tehnilistele nõuetele loetakse kindlaks tehtuks, kui põhiparameetrit ei muudeta või seda täiustatakse KTKs kindlaks määratud toimivusnäitajate suunas ja muudatusi haldav üksus tõendab, et vastavad olulised nõuded on täidetud ning ohutustase säilib või võimaluse korral paraneb.

(*) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

(**) Komisjoni 9. novembri 2010. aasta otsus 2010/713/EL, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel vastu võetud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes kasutatavaid vastavushindamise, kasutuskõlblikkuse hindamise ja EÜ vastavustõendamise menetluse mooduleid (ELT L 319, 4.12.2010, lk 1).

(***) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110).“

84) Punkti 7.1.3 pealkiri „*Tüübi- või projektihindamissertifikaatidega seotud eeskirjad*“ asendatakse pealkirjaga „*EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaatidega seotud eeskirjad:*“.

85) Punkt 7.1.3.1 asendatakse järgmisega:

„7.1.3.1. Veeremi allsüsteem

1) Käesolevas punktis käsitletakse veeremi tüüpi (käesolevas KTKs veeremiüksuse tüüp), mis on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 26 ning mille suhtes kohaldatakse käesoleva KTK punkti 6.2 kohast EÜ tüübi või projekti vastavustõendamise menetlust. Seda kohaldatakse ka EÜ tüübi või projekti vastavustõendamise menetluse suhtes müra KTK (komisjoni määrus (EL) nr 1304/2014 (*)) ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK (määrus (EL) nr 1300/2014) kohaselt, milles osutatakse käesolevale KTK-le seoses vedureid ja reisijateveoveeremit hõlmava kohaldamisalaga.

2) EÜ tüübi- või projektihindamisega seotud KTK kohase hindamise alus on kindlaks määratud käesoleva KTK H liite veergudes 2 ja 3 „Projekti ekspertiis“ ja „Tüübikatsetus“.

A-etapp

3) A-etapp algab siis, kui taotleja on nimetanud teavitatud asutuse, kes vastutab EÜ vastavustõendamise eest, ning lõpeb siis, kui EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaat välja antakse.

4) Tüübi KTK-kohane hindamisalus määratakse kindlaks A-etapi perioodiks, mis kestab kuni seitse aastat. Teavitatud asutuse kasutatav EÜ vastavustõendamise hindamisalus A-etapi perioodi jooksul ei muutu.

5) Kui käesoleva KTK või müra KTK või piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK läbivaadatud versioon jõustub A-etapi perioodi jooksul, on lubatud (kuid mitte kohustuslik) kasutada läbivaadatud versiooni kas täies mahus või konkreetsete punktide kaupa, kui KTKde läbivaatamisel ei ole sõnaselgelt ette nähtud teisiti. Juhul kui kohaldatakse üksnes muudetud versiooni konkreetseid punkte, peab taotleja põhjendama ja dokumenteerima, et säilib kohaldatavate nõuete terviklikkus, ning teavitatud asutus peab selle heaks kiitma.

B-etapp

6) B-etapi perioodi puhul on EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaadi kehtivusaeg määratud kindlaks pärast seda, kui teavitatud asutus on selle välja andnud. Selle aja jooksul võidakse üksustele väljastada EÜ tõendeid tüübile vastavuse põhjal.

7) EÜ tüübi- või projektihindamissertifikaat kehtib allsüsteemi puhul alates selle väljaandmise kuupäevast seitsmeaastase B-etapi perioodi jooksul isegi siis, kui jõustub käesoleva KTK või müra KTK või piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK läbivaadatud versioon, kui kõnealuste KTKde läbivaatamisel ei ole sõnaselgelt ette nähtud teisiti. Kõnealuse kehtivusaja jooksul on lubatud turule lasta sama tüüpi uus veerem EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni alusel, osutades tüübi vastavustõendamise sertifikaadile.

(*) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem — müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).“

86) Punkti 7.2 muudetakse järgmiselt:

a) viide „direktiivi 2008/57/EÜ artiklis 34“ asendatakse viitega „direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 48“;

b) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artiklile 35 ja komisjoni rakendusotsusele 2011/665/EL“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 48 ja komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/777 (*).

(*) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/777, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid tehnilisi kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 312)“.

87) Punkti 7.3.1 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) Need erijuhtumid liigitatakse järgmiselt:

— P-juhtumid: püsivad juhtumid;

— A0: ajutised tähtajatud juhtumid, mille eesmärgiks olevasse süsteemi lisamise kuupäev tuleb veel kindlaks määrata;

— A1-juhtumid: ajutised juhtumid, mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2025;

— A2-juhtumid: ajutised juhtumid, mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2035.

Kõik erijuhtumid ja nende asjakohased kuupäevad vaadatakse KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti läbi, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks hinnangu, mis on antud nende mõju kohta ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju kohta. Erilist tähelepanu pööratakse ELi rahaliste vahendite kättesaadavusele.

Erijuhtumid piirduvad marsruudi või võrguga, kus need on rangelt vajalikud ja kus neid võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetluste kaudu.“

88) Punkti 7.3.1 alapunkti 5 alla lisatakse uus alapunkt 6 järgmises sõnastuses:

„6) Kui käesoleva KTK punktis 5.3 koostalitluse komponendina määratletud komponendi suhtes kohaldatakse erijuhtu, tuleb vastavushindamine teha vastavalt punkti 6.1.1 alapunktile 3.“

89) Punktist 7.3.2.3 jäetakse välja järgmine tekst:

„**Portugali erijuhtum (P-juhtum)**

Portugali (1 668 mm rööpmelaiusega) võrgus käitamiseks ettenähtud veeremiüksuste puhul, mille teljepukside seisundit jälgitakse raudteeäärsete seadmetega, peab teeäärsetele teljepuksi ülekuumenemise detektoritele takistamatult nähtav sihtala ning selle asend sõiduki keskjoone suhtes olema järgmine:

— YTA = 1 000 mm (sihtala keskkoha külgsuunaline asend sõiduki keskjoone suhtes);

— WTA ≥ 65 mm (sihtala külgsuunaline laius);

— LTA ≥ 100 mm (sihtala pikisuunaline pikkus);

— YPZ = 1 000 mm (keelutsooni keskkoha külgsuunaline asend sõiduki keskjoone suhtes);

— WPZ ≥ 115 mm (keelutsooni külgsuunaline laius);

— LPZ ≥ 500 mm (keelutsooni pikisuunaline pikkus).

Hispaania erijuhtum (P-juhtum)

Hispaania (1 668 mm rööpmelaiusega) võrgus kasutamiseks ettenähtud veeremi puhul, mille teljepukside seisundit jälgitakse raudteeäärsete seadmetega, peab raudteeäärsete seadmete jaoks nähtav tsoon vastama standardi EN 15437-1:2009 punktides 5.1 ja 5.2 esitatud ala määratlusele, kasutades seal esitatud väärtuste asemel järgmisi väärtusi:

— YTA = 1 176 ± 10 mm (sihtala keskkoha külgsuunaline asend sõiduki keskjoone suhtes);

— WTA ≥ 55 mm (sihtala külgsuunaline laius);

— LTA ≥ 100 mm (sihtala pikisuunaline pikkus);

— YPZ = 1 176 ± 10 mm (keelutsooni keskkoha külgsuunaline asend sõiduki keskjoone suhtes);

— WPZ ≥ 110 mm (keelutsooni külgsuunaline laius);

— LPZ ≥ 500 mm (keelutsooni pikisuunaline pikkus).“

90) Punktis 7.3.2.3 asendatakse tekst „**Rootsi erijuhtum (A-juhtum)**“ tekstiga „**Rootsi erijuhtum (A1-juhtum)**“.

91) Punkt 7.3.2.4 asendatakse järgmisega:

„7.3.2.4. Kõveral rööbasteel rööbastelt mahajooksmise vältimine (alapunkt 4.2.3.4.1)

Ühendkuningriigi (Suurbritannia) erijuhtum (P-juhtum)

Kõigi veeremiüksuste ja juhtumite puhul on lubatud kasutada standardi EN 14363:2016 punktis 6.1.5.3.1 esitatud meetodit 3.

Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

92) Punkt 7.3.2.5 asendatakse järgmisega:

„7.3.2.5. Dünaamiline käitumine sõidu ajal (alapunktid 4.2.3.4.2, 6.2.3.4)

Soome erijuhtum (P-juhtum)

Järgmisi muudatusi, mis tehakse KTK sätetesse sõidudünaamilise käitumise kohta, kohaldatakse sõidukite suhtes, mis on ette nähtud käitamiseks üksnes Soome 1 524 mm rööpmelaiusega võrgus:

— katsetsooni 4 ei kohaldata sõidudünaamilise käitumise katsetamise suhtes;

— katsetsooni 3 kõigi teelõikude keskmine kurviraadius peab sõidudünaamilise käitumise katsetamise korral olema 550 ± 50 m;

— sõidudünaamilist käitumist käsitlevate katsetuste puhul peavad rööbastee kvaliteedi parameetrid olema kooskõlas suunistega RATO 13 (rööbastee kontroll);

— mõõtmismeetodid vastavad standardile EN 13848:2003+A1.

Iirimaa ja Ühendkuningriigi erijuhtum Põhja-Iirimaa jaoks (P-juhtum)

Olemasoleva võrguga tehnilise ühilduvuse tagamiseks on sõidudünaamilise käitumise hindamiseks lubatud kasutada teavitatud siseriiklikke tehnilisi eeskirju.

Hispaania erijuhtum (P-juhtum)

1 668 mm rööpmelaiusega süsteemis kasutamiseks ettenähtud veeremi puhul kasutatakse kvaasistaatilise suunava jõu Yqst piirväärtuse hindamiseks kurviraadiuste vahemikku.

$$250 \text{ m} \leq \text{Rm} < 400 \text{ m}.$$

Piirväärtus on (Yqst)lim = 66 kN.

Standardi EN 14363:2016 punkti 7.6.3.2.6 alapunktile 2 vastava raadiuse Rm = 350 m hinnangulise väärtuse normaliseerimiseks asendatakse valem „Ya,nf,qst = Ya,f,qst – (10 500 m/Rm – 30) kN“ valemiga „Ya,nf,qst = Ya,f,qst – (11 550 m/Rm – 33) kN“.

Välisrööpa kõrgenduse puudujäägi väärtusi saab kohandada 1 668 mm rööpmelaiuse jaoks, korrutades vastavad 1 435 mm parameetri väärtused järgmise teisendusteguriga: 1733/1500.

Ühendkuningriigi (Suurbritannia) erijuhtum (P-juhtum)

Olemasoleva võrguga tehnilise ühilduvuse tagamiseks on lubatud kasutada siseriiklikke tehnilisi eeskirju, millega muudetakse standardi EN 14363 nõudeid ja millest on teavitatud sõidudünaamilise käitumise eesmärgil. Käesoleva erijuhuga ei takistata KTK nõuetele vastava veeremi juurdepääsu riiklikule võrgustikule.“

93) Punktis 7.3.2.6 asendatakse tabel 21 järgmise tabeliga:

	„Nimetus	Ratta läbimõõt D (mm)	Miinimumväärtus (mm)	Maksimumväärtus (mm)
1 600 mm	Rummu laius (B_R) (BURR väärtus maksimaalselt 5 mm)	690 ≤ D ≤ 1 016	137	139
	Rattaharja paksus (S_d)	690 ≤ D ≤ 1 016	26	33
	Rattaharja kõrgus (S_h)	690 ≤ D ≤ 1 016	28	38
	Rattaharja kant (q_R)	690 ≤ D ≤ 1 016	6,5	—“.

94) Punktis 7.3.2.6 asendatakse tabel 22 järgmise tabeliga:

	„Nimetus	Ratta läbimõõt D (mm)	Miinimumväärtus (mm)	Maksimumväärtus (mm)
1 600 mm	Kaugus esiküljest esiküljeni (SR) SR = AR+Sd, vasak+Sd, parem	690 ≤ D ≤ 1 016	1 573	1 593,3
	Kaugus tagaküljest tagaküljeni (AR)	690 ≤ D ≤ 1 016	1 521	1 527,3
	Rummu laius (BR) (BURR väärtus maksimaalselt 5 mm)	690 ≤ D ≤ 1 016	127	139
	Rattaharja paksus (Sd)	690 ≤ D ≤ 1 016	24	33
	Rattaharja kõrgus (S_h)	690 ≤ D ≤ 1 016	28	38
	Rattaharja kant (q_R)	690 ≤ D ≤ 1 016	6,5	—“.

95) Punktis 7.3.2.6 tabeli 22 all olev tekst „**Hispaania erijuhtum (P-juhtum)**“ asendatakse tekstiga „**Hispaania erijuhtum 1 668 mm rööpmelaiuse puhul (P-juhtum)**“.

96) Punkti 7.3.2.6 järele lisatakse uus punkt 7.3.2.6a järgmises sõnastuses:

„7.3.2.6a. Rööbastee vähim kõverusraadius (4.2.3.6)

Iirimaa erijuhtum (P-juhtum)

1 600 mm rööpmelaiusega süsteemi puhul on läbitava rööbastee vähim kõverusraadius kõikide veeremiüksuste puhul 105 m.“

97) Punktis 7.3.2.10 asendatakse tekst „alapunktis 7.4.2.8.1“ tekstiga „alapunktis 7.4.2.9.1“.

98) Punkti 7.3.2.11 muudetakse järgmiselt:

— tekst „Eesti erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Eesti erijuhtum (A1-juhtum)“;

— tekst „Prantsusmaa erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Prantsusmaa erijuhtum (A2-juhtum)“;

— tekst „Läti erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Läti erijuhtum (A1-juhtum)“.

99) Punktis 7.3.2.11 asendatakse tekst „alapunktis 7.4.2.3.1“ tekstiga „alapunktis 7.4.2.4.1“.

100) Punktis 7.3.2.12 asendatakse tekst „(A-juhtum)“ tekstiga „(A1-juhtum)“.

101) Punkti 7.3.2.14 muudetakse järgmiselt:

— tekst „Horvaatia erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Horvaatia erijuhtum (A1-juhtum)“;

— tekst „Soome erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Soome erijuhtum (A1-juhtum)“;

— tekst „Prantsusmaa erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Prantsusmaa erijuhtum (A2-juhtum)“;

— tekst „Itaalia erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Itaalia erijuhtum (A0-juhtum)“;

— tekst „Portugali erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Portugali erijuhtum (A0-juhtum)“;

— tekst „Sloveenia erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Sloveenia erijuhtum (A0-juhtum)“;

— tekst „Rootsi erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Rootsi erijuhtum (A1-juhtum)“.

102) Punkti 7.3.2.16 muudetakse järgmiselt:

— tekst „Prantsusmaa erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Prantsusmaa erijuhtum (A2-juhtum)“;

— tekst „Rootsi erijuhtum (A-juhtum)“ asendatakse tekstiga „Rootsi erijuhtum (A1-juhtum)“.

103) Punktis 7.3.2.20 asendatakse tekst „Itaalia erijuhtum (A-juhtum)“ tekstiga „Itaalia erijuhtum (A0-juhtum)“.

104) Punkti 7.3.2.20 lisatakse järgmine lõik:

„Läbivaatamisklausel

Liikmesriigid peavad hiljemalt 31. juuliks 2025 esitama komisjonile aruande eespool nimetatud täiendavate tehniliste kirjelduste võimalike alternatiivide kohta, et kõrvaldada või märkimisväärselt vähendada tunnelite KTKdele mittevastavusest tingitud piiranguid veeremile.“

105) Punktis 7.3.2.21 asendatakse tekst „Kanalitunneli erijuhtum (A-juhtum)“ tekstiga „Kanalitunneli erijuhtum (P-juhtum)“.

106) Punkti 7.3.2.26 alla lisatakse uus punkt 7.3.2.27 järgmises sõnastuses:

„7.3.2.27. Eeskirjad nii veeremi kui ka veeremi tüübi muudatuste haldamiseks (7.1.2.2)

Ühendkuningriigi (Suurbritannia) erijuhtum (P-juhtum)

Mis tahes muudatused veeremiüksuse kontuuris, nagu see on kindlaks määratud riiklikes tehnilistes eeskirjades, millest on teatatud gabariitidega seoses (nt nagu on kirjeldatud dokumendis RIS-2773-RST), liigitatakse komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti c kohaselt, mitte direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punkti a kohaselt.“

107) Punkti 7.5.1.2 alla lisatakse uus punkt 7.5.1.3 järgmises sõnastuses:

„7.5.1.3. Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevatele rööbasteedele (alapunkt 4.2.6.2.5)

Ballastalusel paiknevatele rööbasteedele avalduva aerodünaamilise mõju nõuded on kehtestatud veeremiüksuste jaoks, mille suurim valmistajakiirus on üle 250 km/h.

Kuna praegune tehnika tase ei võimalda kehtestada ühtlustatud nõuet ega hindamismetoodikat, võimaldab KTK kohaldada siseriiklikke eeskirju.

See tuleb läbi vaadata, et arvesse võtta järgmist:

— ballastiheite juhtumite analüüs ja vastav mõju ohutusele (kui on);

— ELis kohaldatava ühtlustatud kulutõhusa metoodika väljatöötamine.“

108) Punkti 7.5.2.1 alla lisatakse uus punkt 7.5.2.2 järgmises sõnastuses:

„7.5.2.2. Turule laskmise loa andmise tingimused, mis ei ole piiratud konkreetsete võrgustikega

Vedurite ja reisivagunite vaba liikumise hõlbustamiseks on ERA 17. detsembri 2015. aasta soovituse ERA-REC-111-2015-REC koostamise käigus välja töötatud turule laskmise loa andmise tingimused, mis ei ole piiratud konkreetsete võrgustikega.

Neid sätteid tuleks edasi arendada, et kohandada neid direktiiviga (EL) 2016/797 ja võtta arvesse siseriiklike tehniliste eeskirjade korrastamist, keskendudes eelkõige reisivagunitele.“

109) Punkti 7.5.2.2 alla lisatakse uus punkt 7.5.2.3 järgmises sõnastuses:

„7.5.2.3. Kasutusala laiendamise eeskirjad sellise olemasoleva veeremi puhul, mis ei ole hõlmatud EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 54 lõigetele 2 ja 3 antakse enne 15. juunit 2016 kasutuselevõtuloa saanud veeremiüksustele direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 kohane turule laskmise luba, et neid oleks võimalik käitada ühes või mitmes sellises võrgustikus, mida neile välja antud luba veel ei hõlma. Seega peavad sellised veeremiüksused vastama käesoleva KTK nõuetele või nende puhul peab vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõikele 1 olema lubatud jätta käesolev KTK kohaldamata.

Selleks et hõlbustada veeremiüksuste vaba liikumist, töötatakse välja sätted, millega nähakse ette, millist paindlikkust võiks võimaldada sellistele veeremiüksustele ning ka veeremiüksustele, mille jaoks ei ole vaja luba, seoses KTK nõuete täitmisega, täites samas olulised nõuded, säilitades asjakohase ohutustaseme ja parandades seda, kui see on mõistlikult teostatav.“

110) Punkti 7.5.3.1 muudetakse järgmiselt:

a) viide „direktiivis 2008/57/EÜ“ asendatakse viitega „direktiivis (EL) 2016/797“;

b) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 17 kohaselt komisjonile teatamisega või sama direktiivi artiklis 35 osutatud taristuregistri kaudu“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 14 kohaselt komisjonile teatamisega või sama direktiivi artiklis 49 osutatud taristuregistri kaudu“.

111) 7. peatükile järgnevas loetelus „LIITED“ asendatakse tekst „A liide. Puhvrid ja kruvisidurisüsteem“ tekstiga „A liide. Välja jäetud“.

112) A liite tekst asendatakse järgmisega: „Välja jäetud.“

113) C liite punkt C.3 asendatakse järgmisega:

„C.3. **Dünaamiline käitumine sõidu ajal**

Sõiduomaduste kindlaksmääramiseks on lubatud kasutada sõidukatsetusi või viidet sarnasele tüübikinnitust omavale masinale vastavalt käesoleva KTK alapunktile 4.2.3.4.2 või simulatsiooni.

Täiendavalt kohaldatakse järgmisi kõrvalekaldeid J-1 lisa viites 16 osutatud kirjeldusest:

— katsetuse aluseks peab alati olema seda tüüpi masinate puhul kasutatav lihtsustatud meetod;

— kui J-1 lisa viites 16 osutatud kirjelduse kohased sõidukatsetused tehakse uue rattaprofiiliga, kehtivad need kuni 50 000 km läbisõiduni. Pärast 50 000 km läbimist tuleb

  — rattad uuesti profileerida

  — või arvutada kulunud profiili koonilisuse ekvivalent ning veenduda, et see ei erine J-1 lisa viites 16 osutatud kirjelduse kohase katsetuse tulemusel saadud väärtusest rohkem kui 50 % (suurim erinevus 0,05);

  — või viia kulunud rattaprofiiliga läbi uus J-1 lisa viites 16 osutatud kirjelduse kohane katsetus;

— üldjuhul ei ole käiguosa omaduste parameetrite kindlaksmääramiseks vaja teha J-1 lisa viites 16 osutatud kirjelduse alapunkti 5.3.1 kohaseid statsionaarseid katsetusi;

— kui masin ise ei suuda nõutavat katsekiirust saavutada, tuleb masinat katsetuste ajal vedada.

Sõidukäitumise kontrollimiseks võib kasutada J-1 lisa viites 16 osutatud kirjelduses kirjeldatud katsetuste simulatsiooni (eespool nimetatud eranditega), kui on olemas representatiivse rööbastee ja masina töötingimuste valideeritud mudel.

Sõiduomaduste simulatsiooniks kasutatava masina mudelit tuleb kontrollida, võrreldes mudeliga saadud tulemusi sõidukatsetuste tulemustega, kui kasutatakse samu rööbastee omadusi.

Kontrollitud mudel on simulatsioonimudel, mida on kontrollitud tegeliku sõidukatsetusega, mis avaldab vedrustusele piisavalt koormust, ning mille korral sõidukatsetuse tulemuste ja simulatsioonimudeli abil saadud ennustused sama katsetee suhtes on üksteisega väga sarnased.“

114) H liide asendatakse järgmisega:

„*H liide*

Veeremi allsüsteemi hindamine

H.1 **Kohaldamisala**

Käesolevas liites käsitletakse veeremi allsüsteemi vastavushindamist.

H.2 **Omadused ja moodulid**

Need allsüsteemi omadused, mida eri projekteerimis-, arendus- ja tootmisetappides hinnatakse, on tähistatud tabelis H.1 märkega X. Tabeli H.1 neljandas veerus olev rist näitab, et vastavate omaduste kontrollimiseks tuleb katsetada iga üksikut allsüsteemi.

Tabel H.1

Veeremi allsüsteemi hindamine

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Konstruktsioon ja mehaanilised osad	**4.2.2**				
Sisemine haakeseadis	4.2.2.2.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Otsahaakeseadis	4.2.2.2.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Koostalitluse komponent – automaatne keskpuhversidur	5.3.1	X	X	X	—
Koostalitluse komponent – manuaalne otsahaakeseadis	5.3.2	X	X	X	—
Päästetööde haakeseadis	4.2.2.2.4	X	X	ei kohaldata	—
Koostalitluse komponent – päästetööde haakeseadis	5.3.3	X	X	X	
Haakimistöödeks vajalik töötajate juurdepääs	4.2.2.2.5	X	X	ei kohaldata	—
Läbikäigud	4.2.2.3	X	X	ei kohaldata	—
Sõiduki konstruktsiooni tugevus	4.2.2.4	X	X	ei kohaldata	—
Passiivne ohutus	4.2.2.5	X	X	ei kohaldata	—
Tõstmine	4.2.2.6	X	X	ei kohaldata	—
Seadmete kinnitamine vaguni konstruktsiooni külge	4.2.2.7	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Personali- ja kaubaruumide uksed	4.2.2.8	X	X	ei kohaldata	—
Klaasi mehaanilised omadused	4.2.2.9	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Koormustingimused ja kaalutud mass	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
Vastastoime rööbasteega ja gabariidid	**4.2.3**				
Gabariidid	4.2.3.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Rattakoormus	4.2.3.2.2	X	X	ei kohaldata	6.2.3.2
Veeremi omadused rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks	4.2.3.3.1	X	X	X	—
Teljepukside seisundi jälgimine	4.2.3.3.2	X	X	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Kõveral rööbasteel rööbastelt ma-hajooksmise vältimine	4.2.3.4.1	X	X	ei kohaldata	6.2.3.3
Nõuded sõidudünaamilisele käitu-misele	4.2.3.4.2 a)	X	X	ei kohaldata	6.2.3.4
Aktiivsüsteemid – ohutusnõuded	4.2.3.4.2 b)	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.5
Sõiduohutuse piirväärtused	4.2.3.4.2.1	X	X	ei kohaldata	6.2.3.4
Rööbastee koormamise piirväärtu-sed	4.2.3.4.2.2	X	X	ei kohaldata	6.2.3.4
Koonilisuse ekvivalent	4.2.3.4.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Uute rattaprofiilide arvutuslikud väärtused	4.2.3.4.3.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.6
Rattapaaride koonilisuse ekviva-lendi käitusväärtused	4.2.3.4.3.2	X			—
Pöördvankri raami konstruktsioon	4.2.3.5.1	X	X.	ei kohaldata	—
Rattapaaride mehaanilised ja geo-meetrilised omadused	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Rataste mehaanilised ja geomeetrili-sed omadused	4.2.3.5.2.2	X	X	X	—
Rattad (koostalitluse komponent)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Automaatselt muudetava rööpme-laiusega süsteemid	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7a
Automaatselt muudetava rööpme-laiusega süsteemid (koostalitluse komponent)	5.3.4a	X	X	X	6.1.3.1a
Rööbastee vähim kõverusraadius	4.2.3.6	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Rattakaitsed	4.2.3.7	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Pidurisüsteem	**4.2.4**				
Funktsionaalsed nõuded	4.2.4.2.1	X	X	ei kohaldata	—
Ohutusnõuded	4.2.4.2.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.5
Pidurisüsteemi tüüp	4.2.4.3	X	X	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Pidurduskäsklus	**4.2.4.4**				
Hädapidurdus	4.2.4.4.1	X	X	X	—
Sõidupidurdus	4.2.4.4.2	X	X	X	—
Otsese pidurduse käsklus	4.2.4.4.3	X	X	X	—
Dünaamilise pidurduse käsklus	4.2.4.4.4	X	X	ei kohaldata	—
Seisupidurduskäsklus	4.2.4.4.5	X	X	X	—
Pidurdustõhusus	**4.2.4.5**				
Üldnõuded	4.2.4.5.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Hädapidurdus	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Sõidupidurdus	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9
Soojusmahtuvusega seotud arvutused	4.2.4.5.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Seisupidur	4.2.4.5.5	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Ratta ja rööbastee haardeprofiili väärtus	4.2.4.6.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Rataste lohisemise vältimise süsteem	4.2.4.6.2	X	X	ei kohaldata	6.2.3.10
Rataste lohisemise vältimise süsteem (koostalitluse komponent)	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Liidesed veosüsteemiga – veosüsteemiga ühendatud pidurisüsteemid (elektrilised, hüdrodünaamilised)	4.2.4.7	X	X	X	—
Haardumistingimustest sõltumatu pidurisüsteem	**4.2.4.8**				
Üldist	4.2.4.8.1.	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Magnetiline rööpapidur	4.2.4.8.2.	X	X	ei kohaldata	—
Pöörisvoolu rööpapidur	4.2.4.8.3	X	X	ei kohaldata	—
Piduri oleku ja rikke näitaja	4.2.4.9	X	X	X	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Nõuded piduritele päästetööde korral	4.2.4.10	X	X	ei kohaldata	—
Reisijatega seotud punktid	**4.2.5**				
Sanitaarsüsteemid	4.2.5.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.11
Helisignaal-sidesüsteem	4.2.5.2	X	X	X	—
Reisijate häiresignaal	4.2.5.3	X	X	X	—
Reisijate häiresignaal – ohutusnõuded	4.2.5.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.5
Sideseadmed reisijatele	4.2.5.4	X	X	X	—
Välisuksed: vaguni sisse- ja väljapääs	4.2.5.5	X	X	X	—
Välisuksed – ohutusnõuded	4.2.5.5	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.5
Välisuksesüsteemi konstruktsioon	4.2.5.6	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Veeremiüksuste vahelised uksed	4.2.5.7	X	X	ei kohaldata	—
Siseõhu kvaliteet	4.2.5.8	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.12
Kere külgaknad	4.2.5.9	X			—
Keskkonnatingimused ja aerodünaamilised mõjurid	**4.2.6**				
Keskkonnatingimused	4.2.6.1				
Temperatuur	4.2.6.1.1	X	ei kohaldata X ([1])	ei kohaldata	—
Lumi, jää ja rahe	4.2.6.1.2	X	ei kohaldata X ([1])	ei kohaldata	—
([1]) Tüübikatsetus, kui taotleja on selle ette näinud ja vastavalt taotleja määratlusele.					
Aerodünaamilised mõjurid	4.2.6.2				
Õhukeeriste mõju perroonil asuvatele reisijatele ja rööbastee kõrval asuvatele töölistele	4.2.6.2.1	X	X	ei kohaldata	6.2.3.13

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Rongi esiotsa rõhuimpulss	4.2.6.2.2	X	X	ei kohaldata	6.2.3.14
Maksimaalne õhurõhu kõikumine tunnelites	4.2.6.2.3	X	X	ei kohaldata	6.2.3.15
Külgtuul	4.2.6.2.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	6.2.3.16
Välistuled ning visuaalsed ja helilised hoiatusseadmed	**4.2.7**				
Välised esi- ja tagatuled	4.2.7.1				
Esilaternad Koostalitluse komponent	4.2.7.1.1 5.3.6	X	X	ei kohaldata	-6.1.3.3
Gabariidituled Koostalitluse komponent	4.2.7.1.2 5.3.7	X	X	ei kohaldata	-6.1. 3.4
Tagatuled Koostalitluse komponent	4.2.7.1.3 5.3.8	X	X	ei kohaldata	-6.1.3.5
Tulede juhtimine	4.2.7.1.4	X	X	ei kohaldata	—
Helisignaalseade	4.2.7.2				
Üldosa – hoiatussignaal Koostalitluse komponent	4.2.7.2.1 5.3.9	X	X	ei kohaldata	-6.1.3.6
Hoiatussignaali helirõhutasemed	4.2.7.2.2 5.3.9	X	X	ei kohaldata	6.2.3.17 6.1.3.6
Kaitse	4.2.7.2.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Juhtimine	4.2.7.2.4	X	X	ei kohaldata	—
Veojõud ja elektriseadmed	**4.2.8**				
Veojõud	4.2.8.1				
Üldist	4.2.8.1.1				
Nõuded veojõule	4.2.8.1.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Toiteallikas	**4.2.8.2**				
Üldist	4.2.8.2.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Käitamine pinge- ja sagedusvahemikus	4.2.8.2.2	X	X	ei kohaldata	—
Regeneratiivpidurdus koos energia saatmisega kontaktõhuliinile	4.2.8.2.3	X	X	ei kohaldata	—
Kontaktõhuliinist võetav suurim võimsus ja voolutugevus	4.2.8.2.4	X	X	ei kohaldata	6.2.3.18
Alalisvoolusüsteemide suurim seisuaegne vool	4.2.8.2.5	X	X	ei kohaldata	—
Võimsustegur	4.2.8.2.6	X	X	ei kohaldata	6.2.3.19
Süsteemi energiavarustuse häired	4.2.8.2.7	X	X	ei kohaldata	—
Energiatarbimise mõõtmise funktsioon	4.2.8.2.8	X	X	ei kohaldata	—
Pantograafiga seotud nõuded	4.2.8.2.9	X	X	ei kohaldata	6.2.3.20 & 21
Pantograaf (koostalitluse komponent)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Kontaktkingad (koostalitluse komponent)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Rongi elektriohutus Koostalitluse komponent – peakaitselüliti	4.2.8.2.10 5.3.12	X	X	ei kohaldata	—
Diiselmootor ja muud termilised veosüsteemid	4.2.8.3	—	—	—	Muu direktiiv
Kaitse elektriohtude eest	4.2.8.4	X	X	ei kohaldata	—
Kabiin ja käitamine	**4.2.9**				
Juhikabiin	4.2.9.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Üldist	4.2.9.1.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Sisse- ja väljapääs	4.2.9.1.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Sisse- ja väljapääs töötingimustes	4.2.9.1.2.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Juhikabiini avariiväljapääs	4.2.9.1.2.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Nähtavus	4.2.9.1.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Nähtavus ettepoole	4.2.9.1.3.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Külg- ja tahavaade	4.2.9.1.3.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Sisustuse paigutus	4.2.9.1.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Juhiiste Koostalitluse komponent	4.2.9.1.5 5.3.13	X X	ei kohaldata X	ei kohaldata X	—
Juhi töölaud – ergonoomika	4.2.9.1.6	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Kliima reguleerimine ja õhu kvaliteet	4.2.9.1.7	X	X	ei kohaldata	6.2.3.12
Sisevalgustus	4.2.9.1.8	X	X	ei kohaldata	—
Tuuleklaas – mehaanilised omadused	4.2.9.2.1	X	X	ei kohaldata	6.2.3.22
Tuuleklaas – optilised omadused	4.2.9.2.2	X	X	ei kohaldata	6.2.3.22
Tuuleklaas – seadmed	4.2.9.2.3	X	X	ei kohaldata	—
Juhi-masina liides	**4.2.9.3**				
Juhi tegevuse kontrollimise funktsioon	4.2.9.3.1	X	X	X	—
Kiirusenäit	4.2.9.3.2	—	—	—	—
Juhi kasutatavad näidikud ja ekraanid	4.2.9.3.3	X	X	ei kohaldata	—
Juhtimisseadmed ja näidikud	4.2.9.3.4	X	X	ei kohaldata	—
Märgistamine	4.2.9.3.5	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Raadio teel kaugjuhtimise funktsioon, mida personal kasutab rongi koostamisel	4.2.9.3.6	X	X	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Rongis asuvad tööriistad ja teisaldatavad seadmed	4.2.9.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Töötajate isiklike asjade hoiukohad	4.2.9.5	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Salvestusseade	4.2.9.6	X	X	X	—
Tuleohutus ja evakueerimine	**4.2.10**				
Üldosa ja kategooriad	4.2.10.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Tulekahju ennetamise meetmed	4.2.10.2	X	X	ei kohaldata	—
Meetmed tulekahju avastamiseks ja ohjamiseks	4.2.10.3	X	X	ei kohaldata	—
Hädaolukordadega seotud nõuded	4.2.10.4	X	X	ei kohaldata	—
Evakueerimisega seotud nõuded	4.2.10.5	X	X	ei kohaldata	—
Hooldustööd	**4.2.11**				
Juhikabiini tuuleklaasi puhastamine	4.2.11.2	X	X	ei kohaldata	—
Ühendus tualetitühjendussüsteemiga Koostalitluse komponent	4.2.11.3 5.3.14	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Veevarude täiendamise seadmed	4.2.11.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Veevarude täiendamise liides Koostalitluse komponent	4.2.11.5 5.3.15	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Rongide seisuteedele paigutamise erinõuded	4.2.11.6	X	X	ei kohaldata	—
Tankimisseadmed	4.2.11.7	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Rongi sisemuse puhastamine – toiteallikas	4.2.11.8	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Käitus- ja hooldusdokumentatsioon	**4.2.12**				
Üldist	4.2.12.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—

1		2	3	4	5
Hindamisele kuuluvad omadused, nagu on täpsustatud käesoleva KTK punktis 4.2		Projekteerimis- ja arenduse-tapp		Tootmisetapp	Konkreetne hindamisme-netlus
		Projekti ekspertiis	Tüübikatsetus	Korraline katsetus	
Veeremi allsüsteemi element	Punkt				Punkt
Ülddokumentatsioon	4.2.12.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Hooldusega seotud dokumentatsioon	4.2.12.3	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Hoolduskava põhjendus	4.2.12.3.1	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Hooldustööde kirjeldus	4.2.12.3.2	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Käitusdokumentatsioon	4.2.12.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Tõsteskeem ja -juhised	4.2.12.4	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—
Päästetöödega seotud kirjeldused	4.2.12.5	X	ei kohaldata	ei kohaldata	—“.

115) I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

Aspektid, mille kohta puudub tehniline kirjeldus

(avatud punktid)

Avatud punktid, mis on seotud sõiduki ja võrgu tehnilise ühilduvusega.

Veeremi allsüsteemi element	Käesoleva KTK punkt	Käesolevas KTKs käsitlemata tehniline aspekt	Märkused
Ühilduvus rongituvastussüsteemidega	4.2.3.3.1	Vt J-2 lisa viites 1 osutatud kirjeldus.	Avatud punktid on samuti kindlaks määratud juhtkäskude ja signaalimise KTKs.
Dünaamiline käitumine sõidu ajal 1 520 mm rööpmelaiusega süsteemi puhul	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Dünaamiline käitumine sõidu ajal. Koonilisuse ekvivalent.	KTKs osutatud normdokumendid põhinevad 1 435 mm rööpmelaiusega süsteemiga seoses saadud kogemustel.
Haardumistingimustest sõltumatu pidurisüsteem	4.2.4.8.3	Pöörisvoolu rööpapidur	Seade ei ole kohustuslik. Elektromagnetiline ühilduvus asjaomase võrguga.
Aerodünaamiline mõju ballastalusel paiknevale rööbasteele veeremi puhul, mille valmistajakiirus on > 250 km/h	4.2.6.2.5	Piirväärtus ja vastavushindamine, et vähendada ballastiga kaasnevaid riske	Töö CENiga. Avatud punkt ka taristu KTKs.

Avatud punktid, mis ei ole seotud sõiduki ja võrgu tehnilise ühilduvusega.

Veeremi allsüsteemi element	Käesoleva KTK punkt	Käesolevas KTKs käsitlemata tehniline aspekt	Märkused
Tulekahju ohjamise ja kontrollisüsteemid	4.2.10.3.4	Muude tulekahju ohjamise ja kontrollisüsteemide vastavushindamine peale täisvaheseinte.	Tule ja suitsu ohjamise tulemuslikkuse hindamise menetlus, mille on välja töötanud CEN vastavalt ERA esitatud standardimisettepanekule.“

116) J liide asendatakse järgmisega:

„J liide

Käesolevas KTKs osutatud tehnilised kirjeldused

J.1. **Standardid või normdokumendid**

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
1	Sisemine haakeseadis liigendatud veeremiüksuste jaoks	4.2.2.2.2	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.3, 6.7.5
2	Otsahaakeseadis – manuaalne UIC-tüüpi – toruliides	4.2.2.2.3	EN 15807:2011	Asjakohane punkt ([1])
3	Otsahaakeseadis – manuaalne UIC-tüüpi – otsakraanid	4.2.2.2.3	EN 14601:2005 +A1:2010	Asjakohane punkt ([1])
4	Otsahaakeseadis – manuaalne UIC-tüüpi – piduritorude ja kraanide külgsuunaline paiknemine	4.2.2.2.3	UIC 648:Sept 2001	Asjakohane punkt ([1])
5	Päästetööde haakeseadis – liides päästeüksusega	4.2.2.2.4	UIC 648:Sept 2001	Asjakohane punkt ([1])
6	Haakimistöödeks vajalik töötajate juurdepääs – rongikoostajate tegutsemisruum	4.2.2.2.5	EN 16839:2017	4
7	Sõiduki konstruktsiooni tugevus – üldosa	4.2.2.4	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Asjakohane punkt ([1])
	Sõiduki konstruktsiooni tugevus – veeremi kategooriad			5.2
	Sõiduki konstruktsiooni tugevus – kontrollimeetod			9.2
	Sõiduki konstruktsiooni tugevus – alternatiivsed nõuded OTMidele	C liide Punkt C.1		6.1–6.5

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
8	Passiivne ohutus – üldosa	4.2.2.5	FprEN 15227:2017	Asjakohane punkt (1) V.a A lisa
	Passiivne ohutus – kategooriad			5 – tabel 1
	Passiivne ohutus – stsenaariumid			5 – tabel 3, 6.
	Passiivne ohutus – takistuste deflektor			6.5
9	Tõstmine – püsivate ja teisaldatavate tõstepunktide geomeetria	4.2.2.6	EN 16404:2016	5.2, 5.3
10	Tõstmine – tähistamine	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.17
11	Tõstmine – tugevus kontrollimeetod	4.2.2.6	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.3.2, 6.3.3, 9.2
12	Seadmete kinnitamine vaguni konstruktsiooni külge	4.2.2.7	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.2
13	Koormustingimused ja kaalutud mass – koormustingimused koormustingimuste leidmiseks aluseks võetav hüpotees	4.2.2.10	EN 15663:2009 /AC:2010	2.1 Asjakohane punkt (1)
14	Gabariidid – meetod, võrdluskontuurid	4.2.3.1	EN 15273-2:2013 +A1:2016	Asjakohane punkt (1)
	Gabariidid – meetod, võrdluskontuurid pöörisvoolu rööpapiduri kontrollimine pantograafi gabariidi kontrollimine	4.2.4.8.3(3)		A.3.12
	Gabariidid – meetod, võrdluskontuurid pöörisvoolu rööpapiduri kontrollimine pantograafi gabariidi kontrollimine	4.2.3.1		Asjakohane punkt (1)
15	Teljepukside seisundi jälgimine – raudteeäärsete seadmete jaoks nähtav veeremiosa	4.2.3.3.2.2	EN 15437-1:2009	5,1, 5,2
16	Dünaamiline käitumine sõidu ajal	4.2.3.4.2 C liide	EN 14363:2016	Asjakohane punkt (1)
17	Dünaamiline käitumine sõidu ajal – sõiduohutuse piirväärtused	4.2.3.4.2.1	EN 14363:2016	7.5

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
18	EI KASUTATA			
19	Dünaamiline käitumine sõidu ajal – rööbastee koormamise piirväärtused	4.2.3.4.2.2	EN 14363: 2016	7.5
20	Pöördvankri raami konstruktsioon	4.2.3.5.1	EN 13749:2011	6.2, C lisa
21	Pöördvankri raami konstruktsioon – kere ja pöördvankri vaheline ühendus	4.2.3.5.1	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Asjakohane punkt (1)
22	Pidurdamine – pidurisüsteemi tüüp, UIC-tüüpi pidurisüsteem	4.2.4.3 6.2.7a	EN 14198:2016	5.4
23	Pidurdustõhusus – arvutamine – üldosa	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005 või EN 14531-6:2009	Asjakohane punkt (1)
24	Pidurdustõhusus – hõõrdetegur	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
25	Hädapidurduse tõhusus – reageerimisaeg/viivitusaeg	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.3
	Hädapidurduse tõhusus – pidurduskaalu protsent			5.12
26	Hädapidurduse tõhusus – arvutamine	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005 või EN 14531-6:2009	Asjakohane punkt (1)
27	Hädapidurduse tõhusus – hõõrdetegur	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
28	Sõidupidurduse tõhusus – arvutamine	4.2.4.5.3	EN 14531-1:2005 või EN 14531-6:2009	Asjakohane punkt (1)
29	Seisupidurduse tõhusus – arvutamine	4.2.4.5.5	EN 14531-1:2005 või EN 14531-6:2009	Asjakohane punkt (1)
30	Rataste lohisemise vältimise süsteem – projekteerimine	4.2.4.6.2	EN 15595:2009 +A1:2011	4
	Rataste lohisemise vältimise süsteem – kontrollimeetod			5, 6
	Rataste lohisemise vältimise süsteem – rataste pöörlemise jälgimise süsteem			4.2.4.3
31	Magnetiline rööpapidur	4.2.4.8.2	EN 16207:2014	C lisa

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
32	Takistuste avastamine ustel – tundlikkus	4.2.5.5.3	EN 14752:2015	5.2.1.4.1
	Takistuste avastamine ustel – maksimaalne jõud			5.2.1.4.2.2
33	Uste avamine hädaolukorras – uste manuaalne avamine	4.2.5.5.9	EN 14752:2015	5.5.1.5
34	Keskkonnatingimused – temperatuur	4.2.6.1.1	EN 50125-1:2014	4.3
35	Keskkonnatingimused – lume-, jää- ja rahetingimused	4.2.6.1.2	EN 50125-1:2014	4.7
36	Keskkonnatingimused – takistuste deflektor	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2011	Asjakohane punkt ([1])
37	Aerodünaamilised mõjurid – külgtuul kontrollimeetod	4.2.6.2.4.	EN 14067-6:2010	5
38	Esilaternad – tule värvus täisheledusega esilaterna valgustugevus	4.2.7.1.1	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.3.3 5.3.5
	Esilaternad – vähendatud heledusega esilaterna valgustugevus			5.3.4 tabel 2 esimene rida
	Esilaternad – täisheledusega esilaterna valgustugevus			5.3.4 tabel 2 esimene rida
	Esilaternad – ühitamine			5.3.5
39	Gabariidituled – tule värvus	4.2.7.1.2	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.4.3.1 tabel 4
	Gabariidituled – valguskiirguse spektraaljaotus			5.4.3.2
	Gabariidituled – valgustugevus			5.4.4 tabel 6
40	Tagatuled – tule värvus	4.2.7.1.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.5.3 tabel 7
	Tagatuled – valgustugevus			5.5.4 tabel 8
41	Hoiatussignaali helirõhutasemed	4.2.7.2.2	EN 15153-2:2013	5.2.2
42	Regeneratiivpidurdus koos energia saatmisega kontaktõhuliinile	4.2.8.2.3	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	12.1.1

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
43	Kontaktõhuliinist võetav suurim võimsus ja voolutugevus – voolu automaatregulaator	4.2.8.2.4	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	7.2
44	Võimsustegur – kontrollimeetod	4.2.8.2.6	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	6
45	Vahelduvvoolusüsteemide energiavarustuse häired – harmoonilised voolukomponendid ja dünaamilised efektid	4.2.8.2.7	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	10.1
	Vahelduvvoolusüsteemide energiavarustuse häired – ühilduvuse hindamine			10.3 Tabel 5 D lisa 10.4
46	Pantograafi töökõrguse vahemik (koostalitluse komponendi tasand) – omadused	4.2.8.2.9.1.2	EN 50206-1:2010	4.2, 6.2.3
47	Pantograafi kollektoripea geomeetria	4.2.8.2.9.2	EN 50367:2012 ja EN 50367:2012/AC:2013	5.3.2.2
48	Pantograafi kollektoripea geomeetria – tüüp 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1	EN 50367:2012 ja EN 50367:2012/AC:2013	A.2 lisa joonis A.6
49	Pantograafi kollektoripea geomeetria – tüüp 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2	EN 50367:2012 ja EN 50367:2012/AC:2013	A.2 lisa joonis A.7
50	Pantograafi voolukoormus (koostalitluse komponendi tasand)	4.2.8.2.9.3	EN 50206-1:2010	6.13.2
51	Pantograafi langetamine (veeremi tasand) – pantograafi langetamise aeg	4.2.8.2.9.10	EN 50206-1:2010	4.7
	Pantograafi langetamine (veeremi tasand) – automaatne langetamisseade (ADD)			4.8
52	Pantograafi langetamine (veeremi tasand) – dünaamilise isolatsiooni kõrgus	4.2.8.2.9.10	EN 50119:2009 ja EN 50119:2009/A1:2013	Tabel 2
53	Rongi elektriohutus – ohutuse koordineerimine	4.2.8.2.10	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	11
54	Kaitse elektriohtude eest	4.2.8.4	EN 50153:2014	Asjakohane punkt [1]
55	Tuuleklaas – mehaanilised omadused	4.2.9.2.1	EN 15152:2007	4.2.7, 4.2.9

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
56	Tuuleklaas – primaarsete ja sekundaarsete kujutiste vaheline nurk	4.2.9.2.2	EN 15152:2007	4.2.2
	Tuuleklaas – optiline moonutus			4.2.3
	Tuuleklaas – hägusus			4.2.4
	Tuuleklaas – valgusläbivus			4.2.5
	Tuuleklaas – värvsus			4.2.6
57	Salvestusseade – funktsionaalsed nõuded	4.2.9.6	EN/IEC 62625-1:2013	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
	Salvestusseade – salvestusvõimsus			4.3.1.2.2
	Salvestusseade – terviklikkus			4.3.1.4
	Salvestusseade – andmete terviklikkuse kaitse			4.3.1.5
	Salvestusseade – kaitse klass			4.3.1.7
58	Tulekahju ennetamise meetmed – nõuded materjalile	4.2.10.2.1	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Asjakohane punkt ([1])
59	Erimeetmed tuleohtlike vedelike puhul	4.2.10.2.2	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Tabel 5
60	Tule levikut tõkestavad meetmed reisijateveoveeremi jaoks – vaheseinte katse	4.2.10.3.4	EN 1363-1:2012	Asjakohane punkt ([1])
61	Tule levikut tõkestavad meetmed reisijateveoveeremi jaoks – vaheseinte katse	4.2.10.3.5	EN 1363-1:2012	Asjakohane punkt ([1])
62	Avariivalgustus – valgustatuse tase	4.2.10.4.1	EN 13272:2012	5.3
63	Sõiduvõime	4.2.10.4.4	EN 50553:2012 ja EN 50553:2012/AC:2013	Asjakohane punkt ([1])
64	Veevarude täiendamise liides	4.2.11.5	EN 16362:2013	4.1.2 joonis 1
65	Rongide seisuteedele paigutamise erinõuded – kohalik väline abitoiteallikas	4.2.11.6	EN/IEC 60309-2:1999 ja standardite EN 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 ja A2:2012 muudatused	Asjakohane punkt ([1])
66	Automaatne keskpuhversidur – tüüp 10	5.3.1	EN 16019:2014	Asjakohane punkt ([1])

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
67	Manuaalne otsahaakeseadis – UIC-tüüp	5.3.2	EN 15551:2017	Asjakohane punkt (1)
68	Manuaalne otsahaakeseadis – UIC-tüüp	5.3.2	EN 15566:2016	Asjakohane punkt (1)
69	Päästetööde haakeseadis	5.3.3	EN 15020:2006 +A1:2010	Asjakohane punkt (1)
70	Peakaitselüliti – ohutuse koordineerimine	5.3.12	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	11
71	Rattad – kontrollimeetod otsustuskriteeriumid	6.1.3.1	EN 13979-1:2003 +A2:2011	7.2.1, 7.2.2 7.2.3
	Rattad – kontrollimeetod Täiendav kontrollimeetod			7.3
	Rattad – kontrollimeetod Termomehaaniline käitumine			6
72	Rataste lohisemise vältimine – kontrollimeetod	6.1.3.2	EN 15595:2009 +A1:2011	5
	Rataste lohisemise vältimine – katseprogramm			Ainult punkti 6.2 alapunkt 6.2.3
73	Esilaternad – tule värvus	6.1.3.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Esilaternad – valgustugevus			6.4
74	Gabariidituled – tule värvus	6.1.3.4	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Gabariidituled – valgustugevus			6.4
75	Tagatuled – tule värvus	6.1.3.5	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Tagatuled – valgustugevus			6.4
76	Helisignaalseade – signaal	6.1.3.6	EN 15153-2:2013	6
	Helisignaalseade – helirõhutase			6
77	Pantograaf – staatiline kontaktjõud	6.1.3.7	EN 50367:2012 ja EN 50367:2012/AC:2013	7.2
78	Pantograaf – piirväärtus	6.1.3.7	EN 50119:2009 ja EN 50119:2009/A1:2013	5.1.2
79	Pantograaf – kontrollimeetod	6.1.3.7	EN 50206-1:2010	6.3.1

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
80	Pantograaf – dünaamiline käitumine	6.1.3.7	EN 50318:2002	Asjakohane punkt ([1])
81	Pantograaf – vastasmõju näitajad	6.1.3.7	EN 50317:2012 ja EN 50317:2012/AC:2012	Asjakohane punkt ([1])
82	Kontaktkingad – kontrollimeetod	6.1.3.8	EN 50405:2015	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
83	Kõveral rööbasteel rööbastelt mahajooksmise vältimine	6.2.3.3	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
84	Dünaamiline käitumine sõidu ajal – kontrollimeetod hindamiskriteeriumid hindamistingimused	6.2.3.4	EN 14363:2016	4, 5, 7
85	Koonilisuse ekvivalent – rööpalõikude määratlused	6.2.3.6	EN 13674-1:2011	Asjakohane punkt ([1])
86	Koonilisuse ekvivalent – rattaprofiilide määratlused	6.2.3.6	EN 13715:2006 +A1:2010	Asjakohane punkt ([1])
87	Rattapaar – koost	6.2.3.7	EN 13260:2009 +A1:2010	3.2.1
88	Rattapaar – teljed, kontrollimeetod	6.2.3.7	EN 13103:2009 +A1:2010 +A2:2012	4, 5, 6
	Rattapaar – teljed, otsustuskriteeriumid			7
89	Rattapaar – teljed, kontrollimeetod	6.2.3.7	EN 13104:2009 +A1:2010	4, 5, 6
	Rattapaar – teljed, otsustuskriteeriumid			7
90	Teljepuksid/laagrid	6.2.3.7	EN 12082:2007 +A1:2010	6
91	Hädapidurdustõhusus	6.2.3.8	EN 14531-1:2005	5.11.3
92	Sõidupidurite tööparameetrid	6.2.3.9	EN 14531-1:2005	5.11.3
93	Rataste lohisemise vältimine, toimimise kontrollimeetod	6.2.3.10	EN 15595:2009 +A1:2011	6.4
94	Õhukeeriste mõju – täisskaalal katsed	6.2.3.13	EN 14067-4:2013	6.2.2.1
	Õhukeeriste mõju – lihtsustatud hindamine			4.2.4 ja tabel 7

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
95	Rongi esiotsa rõhuimpulss – kontrollimeetod	6.2.3.14	EN 14067-4:2013	6.1.2.1
	Rongi esiotsa rõhuimpulss – hüdrodünaamika arvutisimulatsioonid (CFD)			6.1.2.4
	Rongi esiotsa rõhuimpulss – liikuv mudel			6.1.2.2
	Rongi esiotsa rõhuimpulss – lihtsustatud hindamismudel			4.1.4 ja tabel 4
96	Suurimad rõhumuutused – sisenemiskoha ja mõõtmiskoha vaheline kaugus xp, näitajate ΔpFr, ΔpN, ΔpT määratlused, tunneli miinimumpikkus	6.2.3.15	EN 14067-5:2006 +A1:2010	Asjakohane punkt ([1])
97	Helisignaalseade – helirõhutase	6.2.3.17	EN 15153-2:2013 +A1:2016	5
98	Kontaktõhuliinist võetav suurim võimsus ja voolutugevus – kontrollimeetod	6.2.3.18	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	15.3
99	Võimsustegur – kontrollimeetod	6.2.3.19	EN 50388:2012 ja EN 50388:2012/AC:2013	15.2
100	Vooluvõtu dünaamika – dünaamikakatsetused	6.2.3.20	EN 50317:2012 ja EN 50317:2012/AC:2012	Asjakohane punkt ([1])
101	Tuuleklaas – omadused	6.2.3.22	EN 15152:2007	6.2.1–6.2.7
102	Konstruktsiooni tugevus	C liide Punkt C.1	EN 12663-2:2010	5.2.1–5.2.4
103	EI KASUTATA			
104	EI KASUTATA			
105	EI KASUTATA			
106	EI KASUTATA			
107	Uute rattaprofiilide arvutuslikud väärtused – koonilisuse ekvivalendi hindamine	6.2.3.6	EN 14363:2016	O ja P lisad
108	Õhukeeriste mõju – nõuded	4.2.6.2.1	EN 14067-4:2013	4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3 ja 4.2.2.4
109	Rongi esiotsa rõhuimpulss – nõuded	4.2.6.2.2	EN 14067-4:2013	4.1.2

	KTK		Normdokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Dokumendi nr	Kohustuslikud punktid
110	Otsahaakeseadis – veeremiüksuste vaheline ühilduvus – manuaalne UIC-tüüp	4.2.2.2.3	EN 16839:2017	5, 6 7, 8
111	Ühe polaarsusega toiteliin	4.2.11.6	CLC/TS 50534:2010	A lisa
112	Sideprotokollid	4.2.12.2	IEC 61375-1:2012	Asjakohane punkt ([1])
113	Läbikäikude ja rattaharjade omavahelised ühendused	6.2.7a	EN 16286-1:2013	A ja B lisad
114	Veeremiüksustevaheline füüsiline liides signaaliedastamiseks	6.2.7a	UIC 558, jaanuar 1996	Joonis 2
115	Märgistus: pikkus puhvritest mõõdetuna ja elektrienergia varustatus	6.2.7a	EN 15877-2:2013	4.5.5.1 4.5.6.3
116	Rongisisese asukohafunktsiooni nõuded	4.2.8.2.8.1	EN 50463-3:2017	4.4
117	Energiaarvestuse funktsioon – täpsus aktiivenergia mõõtmisel:	4.2.8.2.8.2	EN 50463-2:2017	4.2.3.1 ja 4.2.3.4
	Energiaarvestuse funktsioon – klassid			4.3.3.4, 4.3.4.3 ja 4.4.4.2
	Energiaarvestuse funktsioon – hindamine	6.2.3.19b		5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1, tabel 3, 5.4.3.4.3.1 ja 5.4.4.3.2.1
118	Energiaarvestuse funktsioon: tarbimispunkti määratlemine. Määratlus	4.2.8.2.8.3	EN 50463-1:2017	4.2.5.2
119	Rongisisese energiaarvestussüsteemi ja maapealse energiaandmete kogumise süsteemi vahelise liidese protokoll. Nõuded	4.2.8.2.8.4	EN 50463-4:2017	4.3.3.1, 4.3.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 ja 4.3.7
120	Energiaarvestuse funktsioon: iga seadme keskmine temperatuuritegur – hindamise metoodika	6.2.3.19b	EN 50463-2:2017	5.4.3.4.3.2 ja 5.4.4.3.2.2
121	Andmekäitlussüsteemi koostatud ja käideldud andmete vastavushindamine – hindamise metoodika	6.2.3.19b	EN 50463-3:2017	5.4.8.3, 5.4.8.5 ja 5.4.8.6
122	Rongisisene energiaarvestussüsteem – katsed	6.2.3.19b	EN 50463-5:2017	5.3.3 ja 5.5.4

([1]) Punktid, mis on otseses seoses kolmandas veerus esitatud KTK punktis väljendatud nõudega.

J.2. **Tehnilised dokumendid (kättesaadavad ERA veebisaidil)**

	KTK		ERA tehniline dokument	
Viide nr	Hinnatavad näitajad	Punkt	Kohustuslik viitedokument Dokumendi nr	Punktid
1	Liides juhtkäskude ja signaalimise raudteeäärse allsüsteemi ja muude allsüsteemidega	4.2.3.3.1	ERA/ERTMS/033281 rev 4.0	3.1 & 3.2
2	Ratta veerepinna pidurite hõõrdeelement kaubavagunite puhul	7.1.4.2	ERA/TD/2013-02/INT v.3.0	Kõik.“.

V LISA

Määruse (EL) nr 1303/2014 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punktis 1.1 asendatakse viide „direktiivis 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivis (EL) 2016/797“ ning punktides 3, 4.1, 4.4 ja 6.2.5 asendatakse viide „direktiivi 2008/57/EÜ“ viitega „direktiivi (EL) 2016/797“.

2) Punkti 1.1.1 alapunktis a asendatakse tekst „Euroopa Liidu raudteevõrgus“ tekstiga „liidu raudteesüsteemi võrgustikus“.

3) Punktis 1.1.3.1 asendatakse tekst „Euroopa Liidu raudteesüsteemi“ tekstiga „liidu raudteesüsteemi võrgustiku“.

4) Punkti 1.1.4 muudetakse järgmiselt:

„1.1.4. *Ohud, mille suhtes kohaldatakse käesolevat KTKd*

1.1.4.1. Ohud, mida käesolev KTK hõlmab

a) Käesolev KTK hõlmab ainult eespool osutatud allsüsteemide puhul tekkida võivaid spetsiifilisi ohtusid, mis on seotud sõitjate ja rongi personali ohutusega tunnelites;

b) kui riskianalüüsi tulemusel selgub, et muud tunneliga seotud vahejuhtumid võivad osutuda asjakohasteks, tuleb määrata erimeetmed kõnealuste stsenaariumide käsitlemiseks.

1.1.4.2. Ohud, mida käesolev KTK ei hõlma

a) Käesolev KTK ei hõlma järgmisi ohtusid:

1) tunnelite püsirajatiste hooldusega seotud töötajate tervis ja ohutus;

2) ehitiste ja rongide kahjustumisest tulenev rahaline kahju ja seega ka kahju, mille on põhjustanud võimatus kasutada tunnelit seoses remondiga;

3) tunneli suudmete kaudu loata tunnelisse sisenemine;

4) terrorism kui tahtlik ja kavandatud tegu, mille eesmärk on põhjustada hävingut, vigastusi ja inimohvreid;

5) ohud tunneli lähiümbruse inimestele, kuna ehitise kokkuvarisemisel võivad olla katastroofilised tagajärjed.“

5) Punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

„1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva KTK geograafiline kohaldamisala on liidu raudteesüsteemi võrgustik, nagu seda on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisas, v.a juhud, millele on osutatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4.“

6) Punkti 1.1.1 alapunktis b asendatakse tekst „tuletõrjepunktidena“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktidena“, punkti 2.2.1 alapunktis b asendatakse tekst „tuletõrjepunktis“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktis“, punkti 2.4 alapunktis c asendatakse tekst „tuletõrjepunkt“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktpunkt“, punktis 4.2.1.7 asendatakse tekst „tuletõrjepunktid“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunkt“, punktis 4.2.3 asendatakse tekst „tuletõrjepunktide“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktide“, punkti 4.4.1 alapunktis c asendatakse tekst „tuletõrjepunkti“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunkti“, punkti 4.4.2 alapunktis a asendatakse tekst „tuletõrjepunktina“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktina“ ja punktis 4.4.6 asendatakse tekst „tuletõrjepunktidevaheline“ tekstiga „evakuatsiooni- ja päästepunktidevaheline“.

7) Punkti 2.2.3 alapunktist b jäetakse välja tekst „paanikat ning“.

8) Punkti 2.3 alapunkti c alapunktist 1 jäetakse välja tekst „tunnelis asuvatest“.

9) Punkti 2.3 alapunkt f asendatakse järgmisega:

„f) Kui ootused päästeteenistuste suhtes on hädaolukorra lahendamise kavades suuremad kui eespool kirjeldatud, võib kaaluda vajadust võtta lisameetmeid või kasutada tunnelivarustust.“

10) Punktile 2.4 lisatakse mõiste b1 „turvaline sihtpunkt“:

„b1) „turvaline sihtpunkt“ – koht, kus algse vahejuhtumi tagajärjed (nt suitsusus ja toksilisus, temperatuur) ei avalda enam reisijatele ega rongi personalile mõju. See on evakuatsiooni lõpp-punkt.“

11) Punkti 2.4 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) „evakuatsiooni- ja päästepunkt“ tunnelis või väljaspool seda asuv kindlaks määratud koht, kus päästeteenistustel on võimalik kasutada tuletõrjevarustust ning kus sõitjad ja rongi personal saavad rongist evakueeruda.“

12) Lisatakse punkt g „riskihindamise ühine ohutusmeetod“:

„g) „riskihindamise ühine ohutusmeetod“ – seda terminit kasutatakse komisjoni 30. aprilli 2013. aasta rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 (riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta) (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8) I lisa tähenduses.“

13) Punkt 3 asendatakse järgmisega:

„3. OLULISED NÕUDED

a) Järgmises tabelis on esitatud käesoleva KTK põhilised parameetrid ja nende vastavus direktiivi (EL) 2016/797 III lisas esitatud ja nummerdatud olulistele nõuetele.

b) Kõnealuste oluliste nõuete täitmiseks kohaldatakse punktide 4.2.1, 4.2.2 ja 4.2.3 vastavaid parameetreid.

3.1. **Taristu ja energiavarustuse allsüsteemid**

a) Selleks et täita taristu ja energiavarustuse allsüsteemide suhtes kohaldatavat olulist nõuet „Ohutus“, võib punktide 4.2.1 ja 4.2.2 vastavate parameetrite asemel kohaldada riskihindamise ühist ohutusmeetodit.

b) Samuti võib punkti 1.1.4 kohaste ohtude ja punktis 2.2 loetletud stsenaariumide puhul ohtude hindamiseks kasutada:

1) võrdlust võrdlussüsteemiga;

2) ohtude selgesõnalist prognoosimist ja hindamist.

c) Muude oluliste nõuete kui „Ohutus“ täitmiseks kohaldatakse punktide 4.2.1 ja 4.2.2 vastavaid parameetreid.

Taristu allsüsteemi element	Aluseks olev punkt	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
Varuväljapääsudele ja tehnoruumidele omavolilise juurdepääsu ärahoidmine	4.2.1.1	2.1.1					
Tunneli konstruktsioonide tulekindlus	4.2.1.2	1.1.4 2.1.1					
Ehitusmaterjali reaktsioon tulele	4.2.1.3	1.1.4 2.1.1		1.3.2	1.4.2		
Tulekahju avastamine	4.2.1.4	1.1.4 2.1.1					
Evakuatsioonivahendid	4.2.1.5	1.1.5 2.1.1					
Evakuatsiooniteed	4.2.1.6	2.1.1					
Evakuatsiooni- ja päästepunktid	4.2.1.7 v.a punkt b	2.1.1					
Evakuatsiooni- ja päästepunktid	4.2.1.7 alapunkt b					1.5	

Taristu allsüsteemi element	Aluseks olev punkt	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
Avariiside	4.2.1.8	2.1.1					
Elektrivarustus päästeteenistuste jaoks	4.2.1.9	2.1.1					
Elektrisüsteemide töökindlus	4.2.1.10	2.1.1					
Kontaktõhuliini segmentimine	4.2.2.1	2.2.1					
Kontaktõhuliini maandamine	4.2.2.2	2.2.1					

3.2. **Veeremi allsüsteem**

a) Kõnealuste oluliste nõuete täitmiseks kohaldatakse punkti 4.2.3 vastavaid parameetreid.

Veeremi allsüsteemi element	Aluseks olev punkt	Ohutus	Töökindlus ja käideldavus	Tervisekaitse	Keskkonnakaitse	Tehniline ühilduvus	Juurdepääsetavus
Meetmed tulekahju vältimiseks	4.2.3.1	1.1.4 2.4.1		1.3.2	1.4.2		
Meetmed tulekahju avastamiseks ja tõrjumiseks	4.2.3.2	1.1.4 2.4.1					
Hädaolukordadega seotud nõuded	4.2.3.3	2.4.1	2.4.2			1.5 2.4.3	
Evakueerimisega seotud nõuded	4.2.3.4	2.4.1“.					

14) Punktis 4.1 asendatakse tekst „Euroopa Liidu raudteesüsteem“ tekstiga „liidu raudteesüsteem“.

15) Punkti 4.2.1.2 alapunkt b jäetakse välja.

16) Punkt 4.2.1.3 asendatakse järgmisega:

„4.2.1.3. Ehitusmaterjali reaktsioon tulele

Seda kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes.

a) Käesolevat kirjeldust kohaldatakse ehitustoodete ja ehitusdetailide suhtes tunneli sisemuses. Need tooted peavad vastama komisjoni määruse (EL) 2016/364 (*) nõuetele.

1) Tunneli ehitusmaterjal peab vastama klassifikatsiooni A2 nõuetele.

2) Mittekandvad paneelid ja muu varustus peavad vastama klassifikatsiooni B nõuetele.

3) Lahtised kaablid peavad olema raskesti süttivad, halvasti põlevad, vähemürgised ja väikese suitsutihedusega. Kõnealused tingimused on täidetud, kui kaablid vastavad vähemalt klassifikatsiooni B2ca, s1a, a1 nõuetele.

Kui klassifikatsioon on madalam kui B2ca, s1a, a1, võib taristuettevõtja määrata kaablite klassi pärast riskihindamist, võttes arvesse tunneli omadusi ja kavandatud käitamiskorda. Kahtluste vältimiseks võib sama tunneli eri seadmete puhul kasutada erinevaid kaabli klassifikatsioone tingimusel, et käesoleva punkti nõuded on täidetud.

b) Tuleb loetleda materjalid, mis põlemiskoormusele märkimisväärselt kaasa ei aita. Need ei pea olema eespool nimetatud nõuetega kooskõlas.

(*) Komisjoni 1. juuli 2015. aasta delegeeritud määrus (EL) 2016/364, mis käsitleb ehitustoodete liigitamist tuletundlikkustoimivuse alusel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 305/2011 (ELT L 68, 15.3.2016, lk 4).“

17) Punkt 4.2.1.4 asendatakse järgmisega:

„4.2.1.4. Tulekahju avastamine tehnoruumides

Seda kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

a) Tehnoruumides tuleb tagada tulekahju avastamine, et teavitada taristuettevõtjat.“

18) Punkti 4.2.1.5.2 alapunkti b alapunkt 3 jäetakse välja.

19) Punktist 4.2.1.5.4 jäetakse välja tekst „evakuatsiooniteed“ ja „võimalikult madalal“ ning punkt c asendatakse järgmisega:

„c) autonoomsus ja töökindlus: alternatiivne elektrivarustus peab olema kohase ajavahemiku jooksul pärast peamise toiteallika riket kättesaadav. Nõutav ajavahemik peab olema kooskõlas evakuatsioonistsenaariumidega ja märgitud hädaolukorra lahendamise kavas.“

20) (ei puuduta eestikeelset versiooni)

21) Punkti 4.2.1.6 alapunktis a asendatakse tekst „kõrgusel“ tekstiga „tasandil“.

22) Punkti 4.2.1.7 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a alapunktis 1 asendatakse tekst „rongi maksimaalne pikkus“ tekstiga „reisirongi maksimaalne pikkus“;

b) punkti a alapunktis 2 asendatakse tekst „turvaline ala“ tekstiga „vabaõhuala“ ja tekst „mööda turvalist ala“ jäetakse välja.

23) Punktis 4.2.1.7 esitatud tabel asendatakse järgmisega:

„Veeremi kategooria vastavalt punktile 4.2.3	Maksimaalne kaugus suudmetest evakuatsiooni- ja päästepunktini ning evakuatsiooni- ja päästepunktide vahel
A-kategooria	5 km
B-kategooria	20 km“.

24) Punkti 4.2.1.7 alapunkti c alapunkt 4 asendatakse järgmisega:

„4) Kontaktõhuliini peab olema võimalik välja lülitada ja maandada kohapeal või kaugjuhtimise teel“.

25) Lisatakse uus punkt 4.2.1.9 järgmises sõnastuses:

„4.2.1.9. Elektrivarustus päästeteenistuste jaoks

Käesolevat kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

Tunneli elektrivarustussüsteem peab sobima hädaolukorra lahendamise kavale vastava päästeteenistuste varustusega. Mõned riiklikud päästeteenistused võivad olla elektrivarustuse poolest sõltumatud. Sellisel juhul ei pea kõnealustele komandodele elektrivarustust tagama. Vastav otsus tuleb siiski hädaolukorra lahendamise kavas ära märkida.“

26) Lisatakse uus punkt 4.2.1.10 järgmises sõnastuses:

„4.2.1.10. Elektrisüsteemide töökindlus

Käesolevat kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

a) Selliseid elektrisüsteeme, mille taristuettevõtja on määranud tunnelis olevate reisijate ohutuse jaoks hädavajalikuks, tuleb hoida käigus nii kaua, kui see on hädaolukorra lahendamise kavas käsitletud evakuatsioonistsenaariumide kohaselt vajalik.

b) autonoomsus ja töökindlus: alternatiivne elektrivarustus peab olema kohase ajavahemiku jooksul pärast peamise toiteallika riket kättesaadav. Nõutav ajavahemik peab olema kooskõlas evakuatsioonistsenaariumidega ja märgitud hädaolukorra lahendamise kavas.“

27) Lisatakse uus punkt 4.2.1.11 järgmises sõnastuses:

„4.2.1.11. Sidevahendid ja valgustus pöörangutel

Seda kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

a) Kui kontaktõhuliin on jagatud lõikudeks, mida saab kohapeal juhtida, tuleb pöörangutel tagada sidevahendite ja valgustuse olemasolu.“

28) Punkt 4.2.2.1 asendatakse järgmisega:

„4.2.2.1. Kontaktõhuliini segmentimine

Käesolevat kirjeldust kohaldatakse kõigi tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

a) Tunnelite veojõu toitesüsteemi võib jagada osadeks.

b) Sel juhul peab kontaktõhuliini iga osa olema võimalik välja lülitada kohapeal või kaugjuhtimise teel.“

29) Punktis 4.2.2.2 asendatakse tekst „kontaktõhuliini või kontaktrööpa maandus“ tekstiga „kontaktõhuliiki maandamine“. Punkt c jäetakse välja.

30) Punkt 4.2.2.3 jäetakse välja.

31) Punkt 4.2.2.4 jäetakse välja.

32) Punkt 4.2.2.5 jäetakse välja.

33) Punktis 4.3.1 esitatud tabelis asendatakse tekst „4.2.2.4a“ tekstiga „4.2.1.3“.

34) Punktis 4.3.2 esitatud tabelist jäetakse välja sõnad „rongimeeskonna ja abipersonali erinõuded“ ja viide punktile „4.6.3.2.3“.

35) Punktis 4.4 asendatakse tekst „artikli 18 lõikes 3“ tekstiga „artikli 15 lõikes 4“ ja tekst „VI lisas“ tekstiga „IV lisas“.

36) Punkt 4.4.2 asendatakse järgmisega:

„4.4.2. *Tunneli hädaolukorra lahendamise kava*

Kõnealuseid eeskirju kohaldatakse tunnelite suhtes, mis on pikemad kui 1 km.

a) Taristuettevõtja(te) juhtimisel ning koostöös päästeteenistuste ja asjaomaste ametiasutustega tuleb iga tunneli jaoks koostada hädaolukorra lahendamise kava. Kui üht või mitut jaama kasutatakse ohutu piirkonna või evakuatsiooni- ja päästepunktina, peavad osalema ka jaamaülemad. Kui hädaolukorra lahendamise kava hõlmab olemasolevat tunnelit, tuleb konsulteerida tunnelit juba kasutavate raudteeveo-ettevõtjatega. Kui hädaolukorra lahendamise kava hõlmab uut tunnelit, võidakse konsulteerida tunnelit kasutada kavatsevate raudteeveo-ettevõtjatega.

b) Hädaolukorra lahendamise kava peab olema kooskõlas olemasolevate enesepääste-, evakueerimis-, tuletõrje- ja päästevahenditega.

c) Hädaolukorra lahendamise kava jaoks tuleb välja töötada kohaliku tunneli tingimustele vastavad üksikasjalikud tunneliga seotud vahejuhtumite stsenaariumid.

d) Kui see on välja töötatud, teatatakse hädaolukorra lahendamise kavast tunnelit kasutada kavatsevatele raudteeveo-ettevõtjatele.“

37) Punkti 4.4.4 muudetakse järgmiselt:

„4.4.4. *Väljalülitamis- ja maandamisprotseduurid*

Kõnealuseid eeskirju kohaldatakse kõigile tunnelitele.

a) Kui see on vajalik veojõu toitesüsteemi väljalülitamiseks, teeb taristuettevõtja kindlaks, et kontaktõhuliinide asjakohased osad on välja lülitatud, ja teavitab päästeteenistusi enne nende sisenemist tunnelisse või selle osasse.

b) Veojõu toite väljalülitamine on taristuettevõtja ülesanne.

c) Taristuettevõtja ja päästeteenistused peavad omavahel kindlaks määrama kontaktõhuliinide maandustoimingud ja kohustused ning need hädaolukorra lahendamise kavas kirja panema. Ette tuleb näha selle osa väljalülitamine, kus vahejuhtum toimus.“

38) Punkti 4.4.6 alapunktist a jäetakse välja tekst „punktis 4.8.1 määratud taristuregistris ja“.

39) Punkti 4.4.6 alapunktist c jäetakse välja tekst „paanika vältimiseks ja“.

40) Punkt 4.8 jäetakse välja.

41) Punkti 6.2.5 alapunkti a muudetakse järgmiselt:

a) viide „artikli 18 lõikele 3“ asendatakse viitega „artikli 15 lõikele 4“;

b) tekst „teavitatud asutus“ asendatakse tekstiga „taotleja“.

42) Punkt 6.2.6 asendatakse järgmisega:

„6.2.6. *Taristu ja energiavarustuse allsüsteemide suhtes kohaldatavatele ohutusnõuetele vastavuse hindamine*

a) Seda sätet kohaldatakse siis, kui taristu ja energiavarustuse allsüsteemide suhtes kohaldatava olulise nõude „Ohutus“ täitmiseks kasutatakse võrdlust võrdlussüsteemiga või ohtude selgesõnalist prognoosimist ja hindamist.

b) Sel juhul taotleja:

1) määrab kindlaks riski heakskiitmise põhimõtte, riskihindamise meetodi, ohutusnõuded, millele süsteem peab vastama, ja näitab, et need on täidetud;

2) määrab koos asjaomas(t)e ametiasutus(t)ega aktsepteeritava riskitaseme;

3) määrab sõltumatu hindamisasutuse, nagu on määratletud riskihindamise ühises ohutusmeetodis. See hindamisasutus võib olla taristu ja energiavarustuse allsüsteemide jaoks valitud teavitatud asutus, kui seda on tunnustatud või akrediteeritud riskihindamise ühise ohutusmeetodi artikli 7 kohaselt.

c) Tuleb esitada ohutuse hindamise aruanne kooskõlas riskihindamise ühises ohutusmeetodis kindlaks määratud nõuetega.

d) Teavitatud asutuse väljastatud EÜ tunnistusel peab selgesõnaliselt olema märgitud riski heakskiitmise põhimõte, mida kasutati selle KTK nõude „Ohutus“ täitmiseks. Samuti peab sellel olema märgitud riskihindamisel kasutatud meetod ja aktsepteeritavad riskitasemed.“

43) Punkti 6.2.7 muudetakse järgmiselt.

Punkti 6.2.7.1 kogu tekst asendatakse tekstiga „ei kasutata“.

Punkti 6.2.7.2 alapunkti a alapunkt 2 jäetakse välja.

Punkti 6.2.7.3 alapunktis a asendatakse tekst „punkti 4.2.1.3 alapunkti c“ tekstiga „punkti 4.2.1.3 alapunkti b“.

Punkti 6.2.7.4 alapunkt b jäetakse välja.

Punkti 6.2.7.5 tekst järgmise tekstiga:

„6.2.7.5. Täiustatud või uuendatud tunnelite avariivalgustus

Punkti 7.2.2.1 kohaselt täiustatud või uuendatud tunnelite korral hõlmab hindamine valgustuse olemasolu kontrollimist. Üksikasjalikke nõudeid ei ole vaja kohaldada.“

Punktis 6.2.7.6 asendatakse tekst „elektriseadmete“ tekstiga „elektrisüsteemide“ ja viide „4.2.2.5“ asendatakse viitega „4.2.1.10“.

44) Punkti 7 alapunkti b muudetakse järgmiselt.

Tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 15 lõike 1 kohaselt sobivaiks ohutuks integreerimiseks KTK-le mittevastavate tunnelitega.“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 3 kohaselt tehniliselt ühilduvaks kõigi KTK-le mittevastavate tunnelitega, mis asuvad käesoleva KTK geograafilises kohaldamisalas.“

45) Punkti 7.1.1 alapunkti b muudetakse järgmiselt:

Lause „Sellisel juhul kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artikleid 24 ja 25.“ jäetakse välja.

46) Punkt 7.2.2 asendatakse järgmisega:

„7.2.2. *Tunnelite täiustamise ja uuendamise meetmed*

Tunnelite täiustamise ja uuendamise korral annab teatatud asutus välja direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõike 7 ja IV lisa kohaselt vastavustõendamise sertifikaate ühe või mitme allsüsteemi või nende allsüsteemide osade kohta, mis moodustavad täiustatava või uuendatava tunneli.

7.2.2.1. Tunneli täiustamine või uuendamine

a) Tunnelit on käesoleva KTK kontekstis täiustatud või uuendatud, kui tunnelit moodustavat allsüsteemi (või selle osa) muudetakse või see asendatakse olulisel määral.

b) Koostud või osad, mis ei ole osa konkreetsest täiustamis- või uuendamisprogrammist, ei tule muuta ühilduvaks kõnealuse programmi elluviimise ajal.

c) Täiustamis- või uuendamistöö ajal kohaldatakse järgmisi parameetreid, kui need on tööga hõlmatud:

4.2.1.1. Varuväljapääsudele ja tehnoruumidele omavolilise juurdepääsu ärahoidmine

4.2.1.3. Ehitusmaterjali reaktsioon tulele

4.2.1.4. Tulekahju avastamine tehnoruumides

4.2.1.5.4. Avariivalgustus: kui see on olemas, ei ole üksikasjalikke nõudeid vaja kohaldada.

4.2.1.5.5. Evakuatsioonitähised

4.2.1.8. Avariiside

d) Tunneli hädaolukorra lahendamise kava tuleb läbi vaadata.

7.2.2.2. Tunneli pikendamine

a) Tunnel loetakse käesoleva KTK kontekstis pikendatuks, kui muutub selle geomeetria (nt pikendamine, ühendamine teise tunneliga).

b) Tunneli pikendamisel rakendatakse pikendamisega hõlmatud koostude ja osade suhtes järgmisi meetmeid. Nende kohaldamisel tuleb arvesse võtta kogupikkust pärast pikendamist:

4.2.1.1. Varuväljapääsudele ja tehnoruumidele omavolilise juurdepääsu ärahoidmine

4.2.1.2. Tunneli konstruktsioonide tulekindlus

4.2.1.3. Ehitusmaterjali reaktsioon tulele

4.2.1.4. Tulekahju avastamine tehnoruumides

4.2.1.5.4. Avariivalgustus

4.2.1.5.5. Evakuatsioonitähised

4.2.1.6. Evakuatsiooniteed

4.2.1.8. Avariiside

4.2.1.9. Elektrivarustus päästeteenistuste jaoks

4.2.1.10. Elektrisüsteemide töökindlus

4.2.1.11. Sidevahendid ja valgustus pöörangutel

4.2.2.1. Kontaktõhuliini segmentimine

4.2.2.2. Kontaktõhuliini maandamine

c) Riskihindamise ühist ohutusmeetodit rakendatakse punktis 6.2.6 kirjeldatult viisil, et teha kindlaks, kas punktides 4.2.1.5 ja 4.2.1.7 esitatud muude meetmete kohaldamine on asjakohane valmis pikendatud tunneli puhul.

d) Vajaduse korral tuleb tunneli hädaolukorra lahendamise kava läbi vaadata.“

47) Punkt 7.3.1 asendatakse järgmisega:

„7.3.1. *Üldist*

1) Järgmises punktis loetletud erijuhtumites kirjeldatakse erisätteid, mis on vajalikud ja lubatud iga konkreetse liikmesriigi raudteevõrkudes.

2) Need erijuhtumid liigitatakse järgmiselt:

— „P“-juhtumid – püsivad juhtumid.

— „T0“ – ajutised tähtajatud juhtumid, mille eesmärgiks olevasse süsteemi lisamise kuupäev tuleb veel kindlaks määrata.

— „T1“-juhtumid – ajutised juhtumid mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2025.

— „T2“-juhtumid – ajutised juhtumid mis lisatakse eesmärgiks olevasse süsteemi 31. detsembriks 2035.

Kõik erijuhtumid ja nende asjakohased kuupäevad vaadatakse KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti läbi, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks nende mõju ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju. Erilist tähelepanu pööratakse ELi poolse rahastamise kättesaadavusele.

Erijuhtumid piirduvad sellise marsruudi või võrgustikuga, mille puhul need on rangelt vajalikud, ja nende puhul võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetlusi.

3) Kõik käesoleva KTK kohaldamisalasse kuuluva veeremi suhtes kohaldatavad erijuhtumid on üksikasjalikult esitatud vedurite ja reisijateveoveeremi KTKs.

7.3.2. *Tunnelites sõitvate rongidega seotud käituseeskirjad (punkt 4.4.6)*

7.3.2.1. Itaalia erijuhtum („T0“)

KTK-le mittevastavates Itaalia tunnelites käitamiseks mõeldud veeremile kehtivaid lisanõudeid kirjeldatakse vedurite ja reisijateveoveeremi KTK punktis 7.3.2.20.

7.3.2.2. La Manche'i tunneli erijuhtum („P“-juhtum)

La Manche'i tunnelis käitamiseks mõeldud reisijateveoveeremile kehtivaid lisanõudeid kirjeldatakse vedurite ja reisijateveoveeremi KTK punktis 7.3.2.21.“

48) B liites esitatud tabel asendatakse järgmisega:

„Hinnatavad omadused	Projekti etapp		Konkreetsed hindamismenetlused
	Projekti ekspertiis	Monteerimine enne kasutuselevõttu	
	1	2	3
4.2.1.1 Varuväljapääsudele ja tehnoruumidele omavolilise juurdepääsu ärahoidmine	X	X	
4.2.1.2 Tunneli konstruktsioonide tulekindlus	X		6.2.7.2
4.2.1.3 Ehitusmaterjali reaktsioon tulele	X		6.2.7.3
4.2.1.4 Tulekahju avastamine tehnoruumides	X	X	
4.2.1.5 Evakuatsioonivahendid	X	X	6.2.7.4 6.2.7.5
4.2.1.6 Evakuatsiooniteed	X	X	
4.2.1.7 Evakuatsiooni- ja päästepunktid	X	X	
4.2.1.8. Avariiside	X		
4.2.1.9. Elektrivarustus päästeteenistuste jaoks	X		
4.2.1.10 Elektrisüsteemide töökindlus	X		6.2.7.6
4.2.2.1 Kontaktõhuliini segmentimine	X	X	
4.2.2.2 Kontaktõhuliini maandamine	X	X“.	

VI LISA

Määruse (EL) 2016/919 lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkti 1.1 muudetakse järgmiselt:

a) teises lõigus asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ I lisa punktide 1.2 ja 2.2“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punkti 2“;

b) alapunktid 1–4 asendatakse järgmisega:

„1) vedurid ja reisijavagunid, sealhulgas diisel- ja elektrivedurid, iseliikuvad diisel- ja elektrirongid ning juhikabiiniga varustatud reisivagunid;

2) eriveerem, näiteks teemasinad, kui need on varustatud juhikabiiniga ja ette nähtud transpordirežiimis oma ratastel kasutamiseks.

See veeremiüksuste loetelu hõlmab ka selliseid veeremiüksusi, mis on spetsiaalselt projekteeritud kasutamiseks eri liiki kiirliinidel, mida on kirjeldatud punktis 1.2 („Geograafiline kohaldamisala“).“

2) Punkt 1.2 asendatakse järgmisega:

„1.2. **Geograafiline kohaldamisala**

Käesoleva KTK geograafilisse kohaldamisalasse kuulub kogu raudteesüsteemi võrgustik, mida on kirjeldatud direktiivi (EL) 2016/797 I lisa punktis 1 ning millest on välja arvatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 1 lõigetes 3 ja 4 kirjeldatud juhud.

KTKd kohaldatakse 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ja 1 668 mm rööpmelaiusega võrkude suhtes. Seda ei kohaldata siiski kolmanda riigi võrguga ühendatud 1 520 mm rööpmelaiusega lühikeste piiriületuslõikude suhtes.“

3) Punkti 1.3 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikele 3“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 3“;

b) pärast alapunkti 7 lisatakse alapunktid 8 ja 9:

„8) osutada sätetele, mida kohaldatakse olemasolevate allsüsteemide suhtes, eelkõige ümberehitamise ja uuendamise korral ning sellise muutmise korral, mis eeldab uue kasutuselevõtuloa taotlemist veeremi või raudteeäärse allsüsteemi puhul – 7. peatükk („Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide KTK rakendamine“);

9) osutada allsüsteemide parameetritele, mida raudteeveo-ettevõtja peab kontrollima, ja menetlustele, mida ta peab kohaldama kõnealuste parameetrite kontrollimiseks pärast veeremiüksuse turule laskmise loa väljaandmist ja enne veeremiüksuse esimest kasutuskorda, et tagada veeremiüksuste ja nende kasutamismarsruutide vastastikune ühilduvus – 4. peatükk („Allsüsteemide iseloomustus“).“;

c) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 5 lõikele 5“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõikele 5“.

4) Punkti 2.1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemid on direktiivi (EL) 2016/797 II lisas määratletud järgmiselt:

a) „raudteeäärne kontroll ja signaalimine“ – kõik raudteeäärsed seadmed, mis on vajalikud ohutuse tagamiseks ning selleks, et kontrollida ja juhtida raudteevõrgustikus liiklemise loaga rongide liikumist;

b) „rongisisene kontroll ja signaalimine“ – kõik rongisisesed seadmed, mis on vajalikud ohutuse tagamiseks ning selleks, et kontrollida ja juhtida raudteevõrgustikus liiklemise loaga rongide liikumist.“

5) Punkti 2.2 muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTKs on täpsustatud ainult need nõuded, mida on vaja liidu raudteesüsteemi koostalitlusvõime ja olulistele nõuetele vastavuse tagamiseks (*).

(*) Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTKs ei ole praegu täpsustatud koostalitlusnõuet blokeerimisseadmete, ülesõidukohtade ning juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi teatud muude elementide suhtes.“;

b) tekst „üleeuroopalise raudteevõrgu B-klassi süsteemid on piiratud hulk rongiturvangusüsteeme, mis olid üleeuroopalises raudteevõrgus kasutusel enne 20. aprilli 2001“ asendatakse tekstiga „üleeuroopalise raudteevõrgu B-klassi süsteemid on piiratud hulk rongiturvangu- ja raadio-häälsidesüsteeme, mis olid üleeuroopalises raudteevõrgus kasutusel enne 20. aprilli 2001“;

c) tekst „Euroopa Liidu raudteevõrgu muude osade B-klassi süsteemid on piiratud hulk rongiturvangusüsteeme, mis olid vastavates võrkudes kasutusel enne 1. juulit 2015“ asendatakse tekstiga „Euroopa Liidu raudteevõrgu muude osade B-klassi süsteemid on piiratud hulk rongiturvangu- ja raadio-häälsidesüsteeme, mis olid vastavates võrkudes kasutusel enne 1. juulit 2015“;

d) tekst „B-klassi süsteemide loend on esitatud Euroopa Raudteeagentuuri tehnilises dokumendis „Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi B-klassi süsteemide loend“, ERA/TD/2011-11, versioon 3.0.“ asendatakse tekstiga „B-klassi süsteemide loend on esitatud Euroopa Liidu Raudteeagentuuri tehnilises dokumendis „Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi B-klassi süsteemide loend“, ERA/TD/2011-11, versioon 4.0.“;

e) punkti 2.2. lõppu lisatakse tekst „Kõiki juhtkäskude ja signaalimise allsüsteeme, isegi kui neid ei ole käesolevas KTKs täpsustatud, hinnatakse vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) nr 402/2013.“

6) Punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. **Raudteeäärsed rakendusastmed (ETCS)**

Käesolevas KTKs esitatud liideste abil määratakse kindlaks andmeedastusviisid rongidele ja (vajaduse korral) rongidelt. KTKs viidatud ETCSi tehniliste kirjeldustega määratakse rakendusastmed, mille hulgast võib raudteeäärse paigaldise jaoks valida nõuetele vastava andmeedastusviisi.

Käesolevas KTKs on kindlaks määratud kõikide rakendusastmete nõuded.

Vt ETCSi rakendusastmete tehnilise määratluse kohta lisa A punkt 4.1c.“

7) Punkti 3.1 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „Direktiivis 2008/57/EÜ“ asendatakse tekstiga „Direktiivis (EL) 2016/797“;

b) alapunkti 5 järele lisatakse uus alapunkt 6:

„6) juurdepääsetavus.“

8) Punkt 3.2.1 asendatakse järgmisega:

„3.2.1. *Ohutus*

Iga juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide projekti puhul, mille suhtes käesolevat tehnilist kirjeldust kohaldatakse, võetakse vajalikud meetmed selle tagamiseks, et juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega seotud õnnetusjuhtumi risk ei ületaks teenusele eesmärgiks seatud taset.

Et ohutuse saavutamiseks võetavad meetmed ei kahjustaks koostalitlust, järgitakse punktis 4.2.1 („Juhtkäskude ja signaalimise töökindlus, käideldavus ja ohutusomadused, mis on seotud koostalitlusvõimega“) esitatud põhiparameetri nõudeid.

A-klassi süsteemi (ETCS) puhul jaotatakse üldised ohutuseesmärgid rongisiseste ja raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide vahel. Üksikasjalikud nõuded on täpsustatud punktis 4.2.1 („Juhtkäskude ja signaalimise töökindlus, käideldavus ja ohutusomadused, mis on seotud koostalitlusvõimega") esitatud põhiparameetriga. Neid ohutusnõudeid tuleb täita koos käideldavusnõuetega, mis on kindlaks määratud punktis 3.2.2 („Töökindlus ja käideldavus").

A-klassi süsteemi (ETCS) puhul:

a) raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate tehtud muudatusi juhitakse kooskõlas nende ohutusjuhtimise süsteemi protsesside ja menetlustega;

b) muude osalejate (nt tootjate või teiste tarnijate) tehtud muudatusi juhitakse vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 (*) I lisas esitatud riskijuhtimismenetlusele, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 (**) artikli 6 lõike 1 punktis a.

Lisaks hindab ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus vastavalt kõnealuse määruse artiklile 6 sõltumatult määruse (EL) nr 402/2013 I lisas esitatud riskijuhtimismenetluse nõuetekohast kohaldamist ja selle kohaldamise tulemuste asjakohasust. Ühiste ohutusmeetodite hindamisasutus akrediteeritakse või seda tunnustatakse vastavalt määruse (EL) nr 402/2013 II lisa nõuetele andmebaasi ERADIS hindamisasutustele mõeldud kirje 5. elemendis „Classification" (liigitus) esitatud väljadel „Control-command and signalling" (juhtkäsud ja signaalimine) ning „System safe integration" (süsteemi ohutu integreerimine).

Lisa A tabelis A3 osutatud tehniliste kirjelduste kohaldamine on asjakohane viis, et vastata täielikult komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 I lisas esitatud riskijuhtimismenetlusele koostalitluse komponentide ja allsüsteemide projekteerimise, rakendamise, tootmise, paigaldamise ja valideerimise (sh ohutuskinnituse) puhul. Kui kohaldatakse lisa A tabelis 3 osutatud tehnilistest kirjeldustest erinevaid kirjeldusi, tuleb tõestada vähemalt vastavust lisa A tabeli 3 kirjeldustele.

Kui lisa A tabelis A3 osutatud tehnilisi kirjeldusi kasutatakse asjakohase viisina, et vastata täielikult komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 I lisas esitatud riskijuhtimismenetlusele, peab lisa A tabelis A3 toodud tehnilistes kirjeldustes nõutud sõltumatu ohutushindamise tegema CENELECi sõltumatu ohutushindaja asemel eespool olevas punktis täpsustatud viisil akrediteeritud või tunnustatud hindamisasutus, et vältida sõltumatu hindamistöö tarbetut dubleerimist.

(*) Komisjoni 30. aprilli 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102)."

9) Punkti 3.2.2 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Jälgitakse allsüsteemis kasutatud komponentide vananemisest ja kulumisest tuleneva riski taset. Järgitakse punktis 4.5 kehtestatud nõudeid hooldustöödele."

10) Punkt 3.2.5.2 jäetakse välja.

11) Lisatakse uus punkt 3.2.6 järgmises sõnastuses:

„3.2.6 *Juurdepääsetavus*

Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide jaoks ei tehta kohustuslikuks ühtegi nõuet olulistele nõuetele juurdepääsetavuse kohta."

12) Punkti 4.1.1 muudetakse järgmiselt:

a) (ei puuduta eestikeelset versiooni)

b) Lisatakse uus alapunkt 17 järgmises sõnastuses:

„17) ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvus (punkt 4.2.17)".

13) Punktis 4.1.2 asendatakse tekst „KTKga ühilduvate rongisiseste allsüsteemide toimivust piiramata“ tekstiga „KTKga ühilduvate rongisiseste allsüsteemidega veeremite liikumist piiramata.“

14) Punktis 4.1.3 asendatakse tabel 4.1 järgmisega:

„Tabel 4.1

Allsüsteem	Osa	Põhiparameetrid
Rongisisene juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem	Rongiturvangusüsteem	4.2.1, 4.2.2, 4.2.5, 4.2.6, 4.2.8, 4.2.9, 4.2.12, 4.2.14, 4.2.16, 4.2.17
	Raadio-häälside	4.2.1.2, 4.2.4.1, 4.2.4.2, 4.2.5.1, 4.2.13, 4.2.16, 4.2.17
	Andmeside	4.2.1.2, 4.2.4.1, 4.2.4.3, 4.2.5.1, 4.2.6.2, 4.2.16, 4.2.17
Raudteeäärne juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem	Rongiturvangusüsteem	4.2.1, 4.2.3, 4.2.5, 4.2.7, 4.2.8, 4.2.9, 4.2.15, 4.2.16, 4.2.17
	Raadio-häälside	4.2.1.2, 4.2.4, 4.2.5.1, 4.2.7, 4.2.16, 4.2.17
	Andmeside	4.2.1.2, 4.2.4, 4.2.5.1, 4.2.7, 4.2.16, 4.2.17
	Rongituvastus	4.2.10, 4.2.11, 4.2.16“.

15) Punkti 4.2.1 pealkiri asendatakse järgmisega: „*Juhtkäskude ja signaalimise töökindlus, käideldavus ja ohutusomadused, mis on seotud koostalitlusvõimega*“.

16) Punkt 4.2.2 asendatakse järgmisega:

„4.2.2. *Rongisisesed ETCS-funktsioonid*

Rongisiseste ETCS-funktsioonide põhiparameeter kirjeldab kõiki rongi ohutuks liiklemiseks vajalikke funktsioone. Põhifunktsioon on tagada automaatblokeerimissüsteemi toimimine ja kabiinisisene signaalimine:

1) rongi omaduste kindlaksmääramine (nt rongi suurim lubatud kiirus, pidurdustõhusus);

2) jälgimisrežiimi valimine raudteeäärsetelt seadmetelt saadud teabe alusel;

3) läbisõidu mõõtmine;

4) rongi asukoha kindlaksmääramine Eurobalise'i asukohtadel põhinevas koordinaatsüsteemis;

5) dünaamilise kiirusprofiili väljaarvutamine konkreetseks ülesandeks rongi omaduste ja raudteeäärsetelt seadmetelt saadud teabe alusel;

6) dünaamilise kiirusprofiili jälgimine konkreetse ülesande käigus;

7) sekkumisfunktsiooni rakendamine.

Nimetatud funktsioone rakendatakse vastavalt lisa A punktile 4.2.2 b ning nende toimivus peab vastama lisa A punktile 4.2.2 a.

Katsetele kehtestatud nõuded on täpsustatud lisa A punktis 4.2.2 c.

Põhifunktsioone toetavad lisafunktsioonid, mille suhtes kohaldatakse samuti lisa A punkte 4.2.2 a ja 4.2.2 b, ning allpool esitatud tehnilisi kirjeldusi.

1) Side raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga.

   a) Eurobalise'i andmeedastus. Vt punkt 4.2.5.2 („Eurobalise'i side rongiga“).

b) Euroloopi andmeedastus. Vt punkt 4.2.5.3 („Euroloopi side rongiga“). See funktsioon on rongides valikuline, välja arvatud juhul, kui Euroloop on paigaldatud raudteeäärsetesse ETCSi 1. taseme seadmetesse ja käivituskiiruseks on ohutusega seotud põhjustel seatud null (nt kaitse ohtlikes punktides).

c) Sõidusignaalide uuendamine raadio teel. Vt lisa A punkt 4.2.2 d, punktid 4.2.5.1 („Raadioside rongiga“), 4.2.6.2 („Liides GSM-R raadioandmeside ja ETCSi vahel“) ning 4.2.8 („Võtmehaldus“). See funktsioon on rongides valikuline, välja arvatud juhul, kui sõidusignaalide raadio teel uuendamise seade on paigaldatud raudteeäärsetesse ETCSi 1. taseme seadmetesse ja käivituskiiruseks on ohutusega seotud põhjustel seatud null (nt kaitse ohtlikes punktides).

d) Andmeside raadio teel. Vt punktid 4.2.5.1 („Raadioside rongiga“), 4.2.6.2 („Liides GSM-R raadioandmeside ja ETCSi vahel“) ja 4.2.8 („Võtmehaldus“). See andmeside raadio teel on valikuline, välja arvatud juhul, kui seda kasutatakse ETCSi 2. või 3. taseme liinidel.

2) Teabe edastamine juhile. Vt lisa A punktid 4.2.2 e ja 4.2.12 („ETCSi DMI“).

3) Teabe edastamine STMile. Vt punkt 4.2.6.1 („Liides ETCSi ja STMi vahel“). See funktsioon hõlmab järgmist:

a) STMi väljundi haldamine;

b) STMis kasutatavate andmete esitamine;

c) STMide ülemineku haldamine.

4) Rongi komplektsust (terviklikkust) käsitleva teabe haldamine – Rongi terviklikkuse teabe edastamine rongisisesele allsüsteemile on valikuline, välja arvatud juhul, kui seda nõuavad raudteeäärsed seadmed.

5) Seadmete seisundi seire ja tugi halvenenud tingimuste korral. See funktsioon hõlmab järgmist:

a) rongisiseste ETCS-funktsioonide häälestamine;

b) tugi halvenenud tingimuste korral;

c) rongisiseste ETCS-funktsioonide isoleerimine.

6) Järelevalveotstarbeline andmesalvestustugi. Vt punkt 4.2.14 („Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides“).

7) Teabe/käskude edastamine ja veeremi seisundit käsitleva teabe vastuvõtmine:

a) DMI-le. Vt punkt 4.2.12 („ETCSi DMI“);

b) rongiliidesele/rongiliideselt. Vt lisa A punkt 4.2.2 f.“

17) Punkt 4.2.3 asendatakse järgmisega:

„4.2.3. *Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid*

Käesolev põhiparameeter kirjeldab raudteeäärseid ETCS-funktsioone. See hõlmab kõiki ETCS-funktsioone, millega tagatakse konkreetse rongi ohutu liiklemine.

Põhifunktsioon on:

1) rongi asukoha kindlaksmääramine Eurobalise'i asukohtadel põhinevas koordinaatsüsteemis (2. ja 3. tase);

2) raudteeäärsete signaalseadmete andmete teisendamine rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi standardvormingusse;

3) liikumissuuniste saatmine, sealhulgas liini kirjeldus ja rongile antud käsud.

Nimetatud funktsioone rakendatakse vastavalt lisa A punktile 4.2.3 b ning nende toimivus peab vastama lisa A punktile 4.2.3 a.

Põhifunktsioone toetavad lisafunktsioonid, mille suhtes kohaldatakse samuti lisa A punkte 4.2.3 a ja 4.2.3 b, ning allpool esitatud tehnilisi kirjeldusi.

1) Side rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga. See hõlmab järgmist:

a) Eurobalise'i andmeedastus. Vt punktid 4.2.5.2 („Eurobalise'i side rongiga") ja 4.2.7.4 („Eurobalise-'i/raudteeäärne elektrooniline seade (LEU)");

b) Euroloopi andmeedastus. Vt punktid 4.2.5.3 („Euroloopi side rongiga") ja 4.2.7.5 („Euroloop/LEU"). Euroloop on asjakohane üksnes 1. taseme puhul, kus see on valikuline;

c) sõidusignaalide uuendamine raadio teel. Vt lisa A punkt 4.2.3 d, punktid 4.2.5.1 („Raadioside rongiga"), 4.2.7.3 („GSM-R ja raudteeäärsed ETCS-funktsioonid") ja 4.2.8 („Võtmehaldus"). Sõidusignaalide uuendamine on asjakohane üksnes 1. taseme puhul, kus see on valikuline;

d) andmeside raadio teel. Vt punktid 4.2.5.1 („Raadioside rongiga"), 4.2.7.3 („GSM-R ja raudteeäärsed ETCS-funktsioonid") ja 4.2.8 („Võtmehaldus"). Andmeside raadio teel on asjakohane üksnes 2. ja 3. taseme puhul.

2) Teabe/käskude genereerimine rongisisesele ETCSile, nt teave õhuavade sulgemise/avamise, pantograafi langetamise/tõstmise, toitesüsteemi pealüliti sisse-/väljalülitamise ning veosüsteemilt A veosüsteemile B ülemineku kohta. Nende funktsioonide rakendamine raudteeäärsetel seadmetel on valikuline; allsüsteemide ohutu integreerimise tagamine võib aga nõutud olla teistes kehtivates KTKdes, riiklikes eeskirjades või riskihindamise rakendamisel.

3) Erinevate raadio teel blokeerimise juhtkeskuste (RBCde) kontrolli all olevate piirkondade vahetumiste haldamine (asjakohane üksnes 2. ja 3. taseme puhul). Vt punktid 4.2.7.1 („RBCde vaheline funktsioo-niliides") ja 4.2.7.2 („RBCde vaheline tehniline liides")."

18) Punktis 4.2.6.3 jäetakse välja tekst „punktis 4.2.6. f".

19) Punktis 4.2.11 asendatakse tekst „juhtimis- ja signaalimisseadmete" tekstiga „juhtkäskude ja signaalimise rongituvastusseadmete".

20) Punktis 4.2.16 asendatakse tekst „juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide puhul" tekstiga „juhtkäskude ja signaalimise rongisiseste koostalitluse komponentide ja allsüsteemide puhul".

21) Lisatakse uus punkt 4.2.17 järgmises sõnastuses:

„4.2.17. *ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvus*

Võimaliku erineva rakendamise ning täielikus vastavuses olevatele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidele ülemineku oleku tõttu tuleb teha kontrollid rongisiseste ja raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide tehnilise ühilduvuse tõendamiseks. Nende kontrollide vajadust käsitatakse meetmena, millega suurendatakse usaldust juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide tehnilise ühilduvuse vastu. Eelduste kohaselt vähendatakse neid kontrolle, kuni saavutatakse punktis 6.1.2.1 nimetatud põhimõte.

4.2.17.1. ETCSi süsteemi ühilduvus

ETCSi süsteemi ühilduvus (ESC) on kasutusalas juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide ETCSi rongisiseste ja ETCSi raudteeäärsete osade tehnilise ühilduvuse registreerimine.

ESC tüüp on rongisisese ETCSi ja kasutusala osa vahelise tehnilise ühilduvuse registreerimisele määratav väärtus. Liidu võrgustiku kõigil osadel, mis eeldavad ESC tõendamiseks samasuguseid kontrolle, on sama ESC tüüp.

4.2.17.2. Raadiosüsteemi ühilduvus

Raadiosüsteemi ühilduvus (RCS) on rongisisese raadio-häälside või -andmeside seadmete ning juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide GSM-Ri raudteeäärsete osade vahelise tehnilise ühilduvuse registreerimine.

RSC tüüp on raadio-häälside või andmeside ja kasutusala osa vahelise tehnilise ühilduvuse registreerimisele määratav väärtus. Liidu võrgu kõigil osadel, mis eeldavad RSC tõendamiseks samasuguseid kontrolle, on sama RSC tüüp."

22) Punkti 4.3 muudetakse järgmiselt:

a) tabelite pealkirjas asendatakse sõna „Punkt“ sõnaga „Alapunkt“;

b) punkt 4.3.1 asendatakse järgmisega:

„4.3.1. *Käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi liides*

Liides käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemiga			
Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide		Käitamise ja liikluskorralduse KTK viide (1)	
Parameeter	Alapunkt	Parameeter	Alapunkt
Kasutuseeskirjad (normaal- ja halvenenud tingimused)	4.4	Reegliraamat Kasutuseeskirjad	4.2.1.2.1 4.4
Raudteeäärsete juhtimis- ja signaalimisobjektide nähtavus	4.2.15	Signaalide ja raudteeäärsete märgiste nähtavus	4.2.2.8
Rongi pidurdustõhusus ja omadused	4.2.2	Pidurdustõhusus	4.2.2.6
Liivatamisseadmete kasutamine Rongisisene rattaharja määrimine Liitpiduriklotside kasutamine	4.2.10	Reegliraamat	4.2.1.2.1
Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14	Rongisisene andmesalvestus	4.2.3.5
ETCSi DMI	4.2.12	Ronginumber	4.2.3.2.1
GSM-R DMI	4.2.13	Ronginumber	4.2.3.2.1
Võtmehaldus	4.2.8	Rongi töökorra tagamine	4.2.2.7
Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist	4.9	Veeremiüksuse ja rongi ühilduvuse parameetrid kasutamiseks ette nähtud marsruudil	D1 liide

(1) Komisjoni 8. juuni 2015. aasta määrus (EL) 2015/995, millega muudetakse otsust 2012/757/EL, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 165, 30.6.2015, lk 1).“;

c) punkt 4.3.2 asendatakse järgmisega:

„4.3.2. *Veeremi allsüsteemi liides*

Liides veeremi KTKdega				
Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide		Veeremi KTKde viide		
Parameeter	Alapunkt	Parameeter		Alapunkt
Ühilduvus raudteeäärsete rongituvastussüsteemidega: veeremi konstruktsioon	4.2.10	Rööbastee vooluahelatel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks vajalikud veeremi omadused	Kiirraudteesüsteemi KTK (1) rattapaari asukoht	4.2.7.9.2
			teljekoormus	4.2.3.2
			liivatamine	4.2.3.10
			ratastevaheline elektritakistus	4.2.3.3.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK (2)	4.2.3.3.1.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK (3)	4.2.3.3.1.1
			Vagunite KTK (4)	4.2.3.2

Liides veeremi KTKdega				
Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide		Veeremi KTKde viide		
Parameeter	Alapunkt	Parameeter		Alapunkt
		Teljeloenduritel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks vajalikud veeremi omadused	Kiirraudteesüsteemi KTK rattapaari geomeetria	4.2.7.9.2
			Kiirraudteesüsteemi KTK rattad	4.2.7.9.3
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.3.3.1.2
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.3.3.1.2
			Vagunite KTK	4.2.3.3
		Silmusahelal põhinevate seadmetega ühilduvuse tagamiseks vajalikud veeremi omadused	Kiirraudteesüsteemi KTK	Puudub
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.3.3.1.3
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.3.3.1.3
			Vagunite KTK	4.2.3.3
Veeremi ning raudteeäärsete juhtimis- ja signaalimisseadmete elektromagnetiline ühilduvus	4.2.11	Rööbastee vooluahelatel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks vajalikud veeremi omadused	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.6.6.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.3.3.1.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.3.3.1.1
			Vagunite KTK	4.2.3.3
		Teljeloenduritel põhinevate rongituvastussüsteemidega ühilduvuse tagamiseks vajalikud veeremi omadused	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.6.6.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.3.3.1.2
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.3.3.1.2
			Vagunite KTK	4.2.3.3
Rongi pidurdustõhusus ja omadused	4.2.2	Hädapidurdustõhusus	Kiirraudteesüsteemi KTK Hädapidurdus	4.2.4.1
			Kiirraudteesüsteemi KTK Sõidupidurdus	4.2.4.4
			Tavaraudteesüsteemi KTK Hädapidurdus	4.2.4.5.2
			Tavaraudteesüsteemi KTK Sõidupidurdus	4.2.4.5.3
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK Hädapidurdus	4.2.4.5.2
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK Sõidupidurdus	4.2.4.5.3
			Vagunite KTK	4.2.4.1.2
Rongisiseste juhtimis- ja signaalimisantennide asukoht	4.2.2	Kinemaatiline gabariit	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.3.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.3.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.3.1
			Vagunite KTK	Puudub
Rongisiseste ETCS-funktsioonide isoleerimine	4.2.2	Kasutuseeskirjad	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.7.9.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.12.3
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.12.3
			Vagunite KTK	Puudub
Andmeliidesed	4.2.2	Järelevalve ja rikkeotsing	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.7.10
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.1.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.1.1
			Vagunite KTK	Puudub

Liides veeremi KTKdega				
Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK viide		Veeremi KTKde viide		
Parameeter	Alapunkt	Parameeter		Alapunkt
Raudteeäärsete juhtimis- ja signaalimisobjektide nähtavus	4.2.15	Nähtavus Esilaternad	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.7.4.1.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.7.1.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.7.1.1
			Vagunite KTK	Puudub
		Juhi nähtavusala	Kiirraudteesüsteemi KTK vaateväli	4.2.2.6 b
			Kiirraudteesüsteemi KTK tuuleklaas	4.2.2.7
			Tavaraudteesüsteemi KTK vaateväli	4.2.9.1.3.1
			Tavaraudteesüsteemi KTK tuuleklaas	4.2.9.2
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK vaateväli	4.2.9.1.3.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK tuuleklaas	4.2.9.2
			Vagunite KTK	Puudub
Järelevalveotstarbelise andmesalvestuse liides	4.2.14	Salvestusseade	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.7.10
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.9.6
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.9.6
			Vagunite KTK	Puudub
Käsud veeremiseadmetele	4.2.2 4.2.3	Faaside eraldus	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.8.3.6.7
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.8.2.9.8
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.8.2.9.8
			Vagunite KTK	Puudub
Hädapidurduskäsklus	4.2.2	Hädapidurduskäsklus	Kiirraudteesüsteemi KTK	Puudub
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.4.4.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.4.4.1
			Vagunite KTK	Puudub
Seadmete ehitamine	4.2.16	Materjalinõuded	Kiirraudteesüsteemi KTK	4.2.7.2.2
			Tavaraudteesüsteemi KTK	4.2.10.2.1
			Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK	4.2.10.2.1
			Vagunite KTK	Puudub

(1) Kiirraudteesüsteemi KTK on komisjoni 21. veebruari 2008. aasta otsus 2008/232/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust.
(2) Tavaraudteesüsteemi KTK on komisjoni 26. aprilli 2011. aasta otsus 2011/291/EL, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.
(3) Vedurite ja reisijateveoveeremi KTK on komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust.
(4) Vagunite KTK on komisjoni 13. märtsi 2013. aasta määrus (EL) nr 321/2013, mis käsitleb Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – kaubavagunid“ koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2006/861/EÜ.“;

d) (ei puuduta eestikeelset versiooni)

23) (ei puuduta eestikeelset versiooni)

24) Punkti 4.5.1 alapunkti 1 lõppu lisatakse järgmine tekst: „Seadmete vigade parandamise kohta vt punkt 6.5;“.

25) Punkt 4.8 asendatakse järgmisega:

„4.8. **Registrid**

Direktiivi (EL) 2016/797 artiklites 48 ja 49 sätestatud registritele esitatavad andmed on loetletud komisjoni rakendusotsuses 2011/665/EL (*) ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/777 (**).

(*) Komisjoni 4. oktoobri 2011. aasta rakendusotsus 2011/665/EL lubatud raudteeveeremitüüpide Euroopa registri kohta (ELT L 264, 8.10.2011, lk 32).
(**) Komisjoni 16. mai 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/777, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid tehnilisi kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 312).“

26) Punkti 4.8 alla lisatakse uus punkt 4.9 järgmises sõnastuses:

„4.9. **Marsruudi ühilduvuse kontrollid enne lubatud veeremiüksuste kasutamist**

Rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi parameetreid, mida raudteeveo-ettevõtja peab marsruudi ühilduvuse kontrolli eesmärgil kasutama, on kirjeldatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 (*) D1 liites.

(*) Komisjoni 16. mai 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2012/757/EL (ELT L 139 I, 27.5.2019, lk 5).“

27) Punkt 5.1 asendatakse järgmisega:

„5.1. **Määratlus**

Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punkti 7 kohaselt on koostalitluse komponendid „seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatsetakse inkorporeerida allsüsteemi, ning millest raudteesüsteemi koostalitlus otseselt või kaudselt sõltub, sealhulgas nii materiaalsed kui ka mittemateriaalsed esemed.“

28) Punkti 5.2.2 lõppu lisatakse uus lõik:

„Koostalitluse komponentide rühma siseliideste vastavust 4. peatüki põhiparameetritele ei pea kontrollima. Koostalitluse komponentide rühma välisliideste vastavust tuleb kontrollida, et tõendada kõnealuste välisliideste nõuetega seotud põhiparameetrite järgimist.“

29) Punkti 5.3 muudetakse järgmiselt:

a) tabel 5.1.a asendatakse järgmisega:

„Tabel 5.1.a

Rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse põhikomponendid

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponent (KK)	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
1	Rongisisene ETCS	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Rongisisesed ETCS-funktsioonid (v.a läbisõidu mõõtmine)	4.2.2

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponent (KK)	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed — RBC (andmeside raadio teel valikuline) — Sõidusignaalide uuendamise seade (valikuline funktsioon) — Eurobalise'i raadioliides — Euroloopi raadioliides (valikuline funktsioon)	4.2.5 4.2.5.1 4.2.5.1 4.2.5.2 4.2.5.3
		Liidesed — STM (K-liidese kasutamine valikuline) — GSM-Ri ETCS andmesideraadio — Läbisõidu mõõtmine — Võtmehaldussüsteem — ETCS-ID haldamine — ETCSi juhi-masina-liides — Rongiliides — Rongisisene salvestusseade	 4.2.6.1 4.2.6.2 4.2.6.3 4.2.8 4.2.9 4.2.12 4.2.2 4.2.14
		Seadmete ehitamine	4.2.16
2	Läbisõidu mõõtmise seade	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Rongisisesed ETCS-funktsioonid: ainult läbisõidu mõõtmine	4.2.2
		Liidesed — Rongisisene ETCS	 4.2.6.3
		Seadmete ehitamine	4.2.16
3	Välise STMi liides	Liidesed — Rongisisene ETCS	 4.2.6.1
4	GSM-R rongiraadio Märkus: SIM-kaart, antenn, ühendusjuhtmed ja filtrid ei ole osa antud koostalitluse komponendist	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus	4.2.1.2 4.5.1.
		Põhilised sidefunktsioonid	4.2.4.1
		Kõneside- ja operatiivsidepidamisrakendused	4.2.4.2
		Liidesed — GSM-R raadioliides — GSM-Ri juhi-masina-liides	 4.2.5.1 4.2.13
		Seadmete ehitamine	4.2.16
5	GSM-Ri ETCS andmesideraadio Märkus: SIM-kaart, antenn, ühendusjuhtmed ja filtrid ei ole osa antud koostalitluse komponendist	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus	4.2.1.2 4.5.1.
		Põhilised sidefunktsioonid	4.2.4.1
		ETCSi andmesiderakendused	4.2.4.3

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponent (KK)	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
		Liidesed — Rongisisene ETCS — GSM-R raadioliides	 4.2.6.2 4.2.5.1
		Seadmete ehitamine	4.2.16
6	GSM-Ri SIM-kaart Märkus: GSM-Ri võrguoperaator vastutab selle eest, et raudteeveo-ettevõtjad saavad SIM-kaardi, mis sisestatakse GSM-Ri lõppseadmesse.	Põhilised sidefunktsioonid	4.2.4.1
		Seadmete ehitamine	4.2.16“;

b) tabel 5.1.b asendatakse järgmisega:

„Tabel 5.1.b

Rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse komponentide rühmad

(Käesolev tabel on struktuurinäide. Lubatud on ka teised rühmad.)

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponentide rühm	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
1	Rongisisene ETCS Läbisõidu mõõtmise seade	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Rongisisesed ETCS-funktsioonid	4.2.2
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed — RBC (andmeside raadio teel valikuline) — Sõidusignaalide uuendamise seade (valikuline funktsioon) — Eurobalise'i raadioliides — Euroloopi raadioliides (valikuline funktsioon)	4.2.5 4.2.5.1 4.2.5.1 4.2.5.2 4.2.5.3
		Liidesed — STM (K-liidese kasutamine valikuline) — GSM-Ri ETCS andmesideraadio — Võtmehaldussüsteem — ETCS-ID haldamine — ETCS juhi-masina liides — Rongiliides — Rongisisene salvestusseade	 4.2.6.1 4.2.6.2 4.2.8 4.2.9 4.2.12 4.2.2 4.2.14
		Seadmete ehitamine	4.2.16“;

c) tabel 5.2.a asendatakse järgmisega:

„Tabel 5.2.a

Raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi koostalitluse põhikomponendid

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponent (KK)	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
1	RBC	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid (v.a side Eurobalise'i, sõidusignaalide uuendamise seadme ja Euroloopi kaudu)	4.2.3
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed: ainult raadioside rongiga	4.2.5.1
		Liidesed — Naabruses asuv RBC — Andmeside — Võtmehaldussüsteem — ETCS-ID haldamine	 4.2.7.1, 4.2.7.2 4.2.7.3 4.2.8 4.2.9
		Seadmete ehitamine	4.2.16
2	Sõidusignaalide uuendamise seade	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid (v.a side Eurobalise'i, Euroloopi ning 2. ja 3. taseme funktsioonide kaudu)	4.2.3
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed: ainult raadioside rongiga	4.2.5.1
		Liidesed — Andmeside — Võtmehaldussüsteem — ETCS-ID haldamine — Blokeerimine ja LEU	 4.2.7.3 4.2.8 4.2.9 4.2.3
		Seadmete ehitamine	4.2.16
3	Eurobalise	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed: ainult Eurobalise'i side rongiga	4.2.5.2
		Liidesed — LEU – Eurobalise	 4.2.7.4
		Seadmete ehitamine	4.2.16

1	2	3	4
Nr	Koostalitluse komponent (KK)	Omadused	4. peatüki alusel hinnatavad erinõuded
4	Euroloop	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		ETCSi ja GSM-Ri raadioliidesed: ainult Euroloopi raadioside rongiga	4.2.5.3
		Liidesed — LEU – Euroloop	4.2.7.5
		Seadmete ehitamine	4.2.16
5	LEU – Eurobalise	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid (v.a side sõidusignaalide uuendamise seadme, Euroloopi ning 2. ja 3. taseme funktsioonide kaudu)	4.2.3
		Liidesed — LEU – Eurobalise	4.2.7.4
		Seadmete ehitamine	4.2.16
6	LEU – Euroloop	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	4.2.1 4.5.1.
		Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid (v.a side sõidusignaalide uuendamise seadme, Eurobalise'i ning 2. ja 3. taseme funktsioonide kaudu)	4.2.3
		Liidesed — LEU – Euroloop	4.2.7.5
		Seadmete ehitamine	4.2.16
7	Teljeloendur	Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid (ainult teljeloendurite seisukohast olulised parameetrid)	4.2.10
		Elektromagnetiline ühilduvus (ainult teljeloendurite seisukohast olulised parameetrid)	4.2.11
		Seadmete ehitamine	4.2.16“.

30) Punkt 6.1 asendatakse järgmisega:

„6.1. **Sissejuhatus**

6.1.1. *Üldpõhimõtted*

6.1.1.1. Põhiparameetrite järgimine

Käesoleva KTK 3. peatükis kehtestatud oluliste nõuete täitmine tagatakse 4. peatükis täpsustatud põhiparameetrite järgimisega.

Parameetrite järgimist tõendatakse järgmisega:

1) 5. peatükis täpsustatud koostalitluse komponentide vastavushindamine (vt punktid 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4);

2) allsüsteemide vastavustõendamine (vt punkt 6.3 ja 6.4).

6.1.1.2. Olulised nõuded, mis on täidetud riiklike eeskirjade kohaselt

Teatavatel juhtudel kuuluvad olulised nõuded riiklike eeskirjade alla seoses järgmisega:

1) B-klassi süsteemide kasutamine;

2) KTK avatud punktid;

3) direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 kohane KTKde kohaldamata jätmine (erandid);

4) punktis 7.6 kirjeldatud erijuhud.

Sellistel juhtudel hinnatakse eeskirjadele vastavust asjaomase liikmesriigi vastutusel ja teatavaks tehtud korra kohaselt. Vt punkt 6.4.2.

6.1.1.3. KTK nõuete osaline täitmine

Seoses kontrollimisega, kas olulised nõuded on põhiparameetrite järgimisega täidetud, ning piiramata käesoleva KTK 7. peatükis kirjeldatud kohustusi, võib juhtkäskude ja signaalimise koostalitluse komponentidele ja allsüsteemidele, milles ei ole rakendatud kõiki 4. peatükis täpsustatud funktsioone, toimivust ja liideseid (sh lisas A osutatud spetsifikatsioonid), väljastada EÜ vastavussertifikaadi või vastavalt vastavustõendi järgmistel tõendite väljastamist ja kasutamist reguleerivatel tingimustel:

1) raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise taotleja peab otsustama, milliseid funktsioone, tööparameetreid ja liideseid tuleb rakendada teenuse eesmärkide saavutamiseks ning selleks, et vältida KTKdega vastuolus olevate või neid ületavate nõuete ülekandmist rongisisestele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidele;

2) rongisisese juhtkäskude ja signaalimise sellise allsüsteemi talitluse suhtes, kus ei ole rakendatud kõiki käesolevas KTKs täpsustatud funktsioone, talitlusvõimeid ega liideseid, võivad kehtida teatud kasutustingimused või -piirangud, mis tulenevad ühilduvusest ja/või ohutust ühendamisest raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega. Vähendamata teavitatud asutuse ülesandeid, mida on kirjeldatud vastavates liidu õigusaktides ja seotud dokumentides, peab EÜ vastavustõendamise taotleja tagama, et tehniline dokumentatsioon sisaldab kogu teavet, (*) mida ettevõtja vajab kõnealuste kasutustingimuste ja -piirangute kindlakstegemiseks;

3) nõuetekohaselt põhjendatud kaalutlustel võib lube andev üksus keelduda andmast kasutuselevõtu või turule laskmise luba juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidele, milles ei ole rakendatud kõiki käesolevas KTKs täpsustatud funktsioone, tööparameetreid ja liideseid, või kehtestada nende käitamise suhtes kasutustingimusi ja -piiranguid.

Kui mõnes juhtkäskude ja signaalimise koostalitluse komponendis või allsüsteemis ei ole rakendatud kõiki käesolevas KTKs täpsustatud funktsioone, tööparameetreid ega liideseid, kohaldatakse punkti 6.4.3 sätteid.

6.1.2. *ETCSi ja GSM-Ri katsetamise põhimõtted*

6.1.2.1. Põhimõte

Põhimõte seisneb selles, et EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga hõlmatud rongisisene juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem on võimeline käesolevas KTKs kehtestatud tingimustel töötama ilma lisavastavustõendamiseta kõikidel EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga hõlmatud raudteeäärsetel juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidel.

Selle põhimõtte saavutamisele aitavad kaasa:

1) rongisiseste ja raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide koostamise ja paigaldamise eeskirjad;

2) katsete tehnilised kirjeldused, millega tõestada, et rongisisesed ja raudteeäärsed juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemid on vastavuses käesoleva KTK nõuetega ja ühilduvad teineteisega.

6.1.2.2. Katsestsenaariumid

Käesoleva KTK eesmärgil tähendab „katsestsenaarium“ juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega seotud või neid mõjutavat raudteeäärsete või rongisiseste sündmuste jada (nt sõnumite saatmine/vastuvõtmine, kiirusepiirangu ületamine, operaatorite tegevused) ning nendevahelist kindlaksmääratud ajastust, et katsetada raudteesüsteemi kavandatavat kasutamist ETCSi ja GSM-Ri seisukohalt asjakohastes olukordades (nt rongi sisenemine seadmetega varustatud alale, rongi käivitamine, signaali alistamine peatumisel).

Katsestsenaariumid põhinevad projekti jaoks vastu võetud tehnilistel eeskirjadel.

Vastavuse kontrollimine reaalses rakenduses peab katsestsenaariumiga olema võimalik, kogudes teavet hõlpsalt juurdepääsetavatest liidestest (soovitatavalt käesolevas KTKs täpsustatud standardliidesed).

6.1.2.3. Katsestsenaariumide nõuded

ETCSi ja GSM-Ri raudteeäärsete osade tehnilised eeskirjad ning raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega seotud katsestsenaariumid peavad olema piisavalt põhjalikud, et kirjeldada süsteemi kogu ettenähtud toimimist, mis on seotud raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga normaalsetes ja tuvastatud halvenenud tingimustes, ning:

1) need peavad vastama käesolevas KTKs viidatud tehnilistele kirjeldustele;

2) need peavad eeldama, et raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega koostoimivad rongisiseste allsüsteemide funktsioonid, liidesed ja talitlusvõime vastavad käesoleva KTK nõuetele;

3) neid eeskirju kasutatakse raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamisel kontrollimaks, et rakendatud funktsioonid, liidesed ja talitlusvõime suudavad tagada, et järgitakse süsteemi ettenähtud tööd koos asjakohaste režiimide ning üleminekutega rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide tasemete ja režiimide vahel.

6.1.2.4. ETCSi süsteemi ühilduvuse nõuded

Agentuur kehtestab tehnilises dokumendis kontrollid rongisisese ja raudteeäärse allsüsteemi tehnilise ühilduvuse tõendamiseks ning juhib neid.

Taristuettevõtjad esitavad oma võrgu ETCSi tarnijate toetusel agentuurile oma võrgu vajalike kontrollide määratluse (vastavalt punktile 4.2.17) hiljemalt 16. jaanuariks 2020.

Taristuettevõtjad liigitavad ETCSi liinid vastavalt taristuregistris olevatele ESC tüüpidele.

Taristuettevõtjad esitavad agentuurile kõik nende võrgu nimetatud kontrollide muudatused. Agentuur ajakohastab tehnilist dokumenti viie tööpäeva jooksul.

6.1.2.5. Raadiosüsteemi ühilduvuse nõuded

Agentuur kehtestab tehnilises dokumendis kontrollid rongisisese ja raudteeäärse allsüsteemi tehnilise ühilduvuse tõendamiseks ning juhib neid.

Taristuettevõtjad esitavad oma võrgu GSM-R tarnijate toetusel agentuurile oma võrgu vajalike kontrollide määratluse (vastavalt punktile 4.2.17) hiljemalt 16. jaanuariks 2020.

Taristuettevõtjad liigitavad oma liinid vastavalt taristuregistris olevatele häälside ja võimaluse korral ETCSi andmeside RSC tüüpidele.

Taristuettevõtjad esitavad agentuurile kõik nende võrgu nimetatud kontrollide muudatused. Agentuur ajakohastab tehnilist dokumenti viie tööpäeva jooksul.

(*) Selle teabe esitamisel kasutatav mall määratakse kindlaks kasutusjuhendis.“

31) Punkti 6.2 muudetakse järgmiselt:

a) punktis 6.2.1 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 13 lõikele 1 ja IV lisale“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 10 lõikele 1 ja artikli 9 lõikele 2“;

b) tabel 6.1 asendatakse järgmisega:

„Tabel 6.1

Koostalitluse komponendi või koostalitluse komponentide rühma vastavushindamise nõuded

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
1	Funktsioonid, liidesed ja toimivus	Kontrollida, kas kõik 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrites kirjeldatud kohustuslikud funktsioonid, liidesed ja toimivus on rakendatud ning kas need vastavad käesoleva KTK nõuetele.	Tehniline dokumentatsioon ning katsejuhtumid ja katsetoimingute järjestus vastavalt 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrite kirjeldusele.
		Kontrollida, millised 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrites kirjeldatud valikulised funktsioonid ja liidesed on rakendatud ning kas need vastavad käesoleva KTK nõuetele.	Tehniline dokumentatsioon ning katsejuhtumid ja katsetoimingute järjestus vastavalt 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrite kirjeldusele.
		Kontrollida, millised lisafunktsioonid ja -liidesed (mida ei ole käesoleva KTKga ette nähtud) on rakendatud ning et need ei tekitaks konflikte käesolevas KTKs täpsustatud rakendatud funktsioonidega.	Mõjuanalüüs
2	Seadmete ehitamine	Kontrollida vastavust kohustuslikele tingimustele, kui see on ette nähtud 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrites.	Kasutatud materjalide dokumentatsioon ja vajaduse korral katsed, millega tagatakse, et 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrite nõuded on täidetud.
		Lisaks kontrollida, et koostalitluse komponent töötab korralikult nendes keskkonnatingimustes, mille jaoks see on projekteeritud.	Katsed vastavalt taotleja tehnilistele kirjeldustele.
3	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	Kontrollida vastavust 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrites kirjeldatud ohutusnõuetele, st 1. juhuslikest tõrgetest põhjustatud kvantitatiivsete lubatava ohu määrade järgimine; 2. arendusprotsessis on võimalik avastada ja elimineerida süsteemi tõrked.	1. Juhuslikest tõrgetest põhjustatud lubatava ohu määrade arvutused, mida toetavad töökindluse andmed. 2.1. Tootja kvaliteedi- ja ohutusjuhtimine kogu konstrueerimise, tootmise ja katsetamise ajal vastab tunnustatud standardile (vt märkus). 2.2. Tarkvara arendamise elutsükkel, riistvara arendamise elutsükkel ning riist- ja tarkvara integreerimine on kõik toimunud vastavalt tunnustatud standardile (vt märkus).

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
			2.3. Ohutuse kontrollimise ja tõendamise protsess on toimunud vastavalt tunnustatud standardile (vt märkus) ning järgitud on 5. peatüki asjaomases tabelis esitatud põhiparameetrites kirjeldatud ohutusnõudeid. 2.4. Funktsionaalsed ja tehnilised ohutusnõuded (korrektne toimimine tõrkevabades tingimustes, tõrgete mõjud ja välismõjud) on kinnitatud vastavalt tunnustatud standardile (vt märkus). *Märkus:* Standard peab vastama vähemalt järgmistele tingimustele: 1) vastab tegevusjuhise nõuetele, nagu on sätestatud määruse (EL) nr 402/2013 I lisa punktis 2.3.2; 2) on raudteeliikluse valdkonnas laialdaselt tunnustatud. Kui see nii ei ole, tuleb standardit põhjendada teavitatud asutusele, kes peab selle heaks kiitma; 3) sobib hinnatava süsteemi võimalike ohtude kontrollimiseks; 4) on avalikult kättesaadav kõikidele asjaosalistele, kes seda kasutada soovivad.
4		Kontrollida, et taotleja esitatud kvantitatiivne töökindluse sihtväärtus (seoses juhuslike tõrgetega) on saavutatud.	Arvutused
5		Süsteemi tõrgete kõrvaldamine	Seadmete katsetamine (kõik koostalitluse komponendid või alakoostude puhul eraldi) töötingimustes ja parandamine vea avastamise korral. Tõendiga kaasnev dokumentatsioon, milles näidatakse, milline vastavustõendamine tehti, milliseid standardeid kasutati ja millised kriteeriumid vastu võeti, et lugeda katsed lõppenuks (taotleja otsuste kohaselt).
6		Kontrollida vastavust hooldusnõuetele – punkt 4.5.1	Dokumentide kontroll“;

c) punkti 6.2.4.1 alapunkt 2 asendatakse järgmisega:

„2) katsed tehti laboris, mis on akrediteeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 765/2008) (*) ja lisa A tabelis A 4 nimetatud standardite kohaselt tegema katseid lisa A punktis 4.2.2.c osutatud katse ülesehituse ja protseduuridega.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).“;

d) punktid 6.2.5 ja 6.2.6 jäetakse välja.

32) Punkti 6.3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 6.3.1 asendatakse järgmisega:

„6.3.1. Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide hindamise menetlused

Käesolevas peatükis käsitletakse rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni ning raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.

Taotleja soovil sooritab teavitatud asutus vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 IV lisale rongisisese või raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise.

Taotleja koostab vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõigetele 1 ja 9 rongisisese või raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.

EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni sisu peab olema kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikega 9.

Hindamismenetlus toimub punktis 6.3.2 („Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide moodulid“) esitatud moodulite alusel.

Rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi ning raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsioone koos vastavustõendiga loetakse piisavaks tagatiseks, et allsüsteemid on käesolevas KTKs täpsustatud tingimustel ühilduvad.“;

b) punkt 6.3.2.3 asendatakse järgmisega:

„6.3.2.3. Moodulite kasutamise tingimused rongisiseste ja raudteeäärsete allsüsteemide puhul

Mooduli SB (tüübihindamine) punkti 4.2 puhul nõutakse projektihindamist.

Mooduli SH1 (täielik kvaliteedijuhtimise süsteem koos projektihindamisega) punkti 4.2 puhul nõutakse täiendavat tüübikatsetust.“;

c) punktis 6.3.3 asendatakse tabel 6.2 järgmisega:

„Tabel 6.2

Rongisisese allsüsteemi vastavushindamise nõuded

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
1	Koostalitluse komponentide kasutamine	Kontrollida, kas allsüsteemi integreeritavad koostalitluse komponendid on kõik hõlmatud EÜ vastavusdeklaratsiooni ja vastava tõendiga. Allsüsteemi tuleb kontrollida SIM-kaardiga, mis vastab käesoleva KTK nõuetele. SIM-kaardi vahetamine teise kaardiga, mis vastab KTK nõuetele, ei kujuta endast allsüsteemi muutmist.	Dokumentide olemasolu ja sisu
		Kontrollida koostalitluse komponentide kasutamisele seatud piiranguid seoses allsüsteemi ja keskkonna omadustega.	Analüüs dokumentide kontrollimise teel
		Koostalitluse komponentide puhul, mida on kontrollitud allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul kohaldatud versioonist erineva juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide KTK versiooni ja/või allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul kohaldatud tehnilistest kirjeldustest erinevate tehniliste kirjelduste alusel, kontrollida, et tõend tagab ka allsüsteemi vastavuse hetkel kehtiva KTK nõuetele.	Mõju analüüs dokumentide kontrollimise teel

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
2	Koostalitluse komponentide integreerimine allsüsteemi	Kontrollida allsüsteemi siseliideste õiget paigaldust ja toimimist – põhiparameeter 4.2.6.	Kontrollid vastavalt tehnilistele kirjeldustele
		Kontrollida, et lisafunktsioonid (mida ei ole käesolevas KTKs täpsustatud) ei mõjutaks kohustuslikke funktsioone.	Mõjuanalüüs
		Kontrollida, et ETCS-IDde väärtused jäävad lubatud vahemikku ja neil on kordumatud väärtused, kui see on nõutud käesoleva KTKga – põhiparameeter 4.2.9.	Projekti tehniliste kirjelduste kontroll
3	Veeremiga integreerimine	Kontrollida seadmete õiget paigaldust – põhiparameetrid 4.2.2, 4.2.4, 4.2.14 ja tootja määratud seadmete paigaldamise tingimused.	Kontrollide tulemused (vastavalt põhiparameetrites viidatud tehnilistele kirjeldustele ja tootja paigalduseeskirjadele)
		Kontrollida, et rongisisene juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem on vastavuses veeremi keskkonnaga – põhiparameeter 4.2.16.	Dokumentide kontroll (koostalitluse komponentide tõendid ja võimalikud integreerimisviisid on kontrollitud veeremi omaduste alusel)
		Kontrollida, et parameetrid (nt pidurdusparameetrid) on õigesti konfigureeritud ja et need jäävad lubatud vahemikku.	Dokumentide kontroll (parameetrite väärtusi võrreldakse veeremi omadustega)
4	B-klassiga integreerimine	Kontrollida, et väline STM on ühendatud rongisisese ETCSiga liideste kaudu, mis ühilduvad KTKga.	Ei ole midagi katsetada: standardliidest on juba koostalitluse komponendi tasandil katsetatud. Selle toimimist juba katsetati, kui kontrolliti koostalitluse komponentide integreerimist allsüsteemi.
		Kontrollida, et rongisiseses ETCSis rakendatud B-klassi funktsioonid – põhiparameeter 4.2.6.1 – ei tekita üleminekute tõttu raudteeäärsele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemile lisanõudeid.	Ei ole midagi katsetada: kõik on juba koostalitluse komponendi tasandil katsetatud.
		Kontrollida, et eraldiseisvad B-klassi seadmed, mis ei ole ühendatud rongisisese ETCSiga – põhiparameeter 4.2.6.1 – ei tekita üleminekute tõttu raudteeäärsele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemile lisanõudeid.	Ei ole midagi katsetada: liideseid ei ole ([1]).
		Kontrollida, et eraldiseisvad B-klassi seadmed, mis on ühendatud rongisisese ETCSiga, mis kasutab (osaliselt) KTKga mitteühilduvaid liideseid – põhiparameeter 4.2.6.1 –, ei tekita üleminekute tõttu raudteeäärsele juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemile lisanõudeid. Samuti kontrollida, et ei mõjutata ETCSi funktsioone.	Mõjuanalüüs
5	Integreerimine raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega	Kontrollida, et Eurobalise'i telegramme saab lugeda (see katse piirdub antenni õige paigalduse kontrollimisega. Koostalitluse komponendi tasemel tehtud katseid ei ole vaja korrata) – põhiparameeter 4.2.5.	Katse sertifitseeritud Eurobalise'iga: võime telegrammi korrektselt lugeda on toetav tõend.

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
		Kontrollida, et Euroloopi telegrammid (vajaduse korral) on loetavad – põhiparameeter 4.2.5	Katse sertifitseeritud Euroloopiga: võime telegrammi korrektselt lugeda on toetav tõend.
		Kontrollida, et seadmed saavad hakkama GSM-Ri hääl- ja andmesidega (vajaduse korral) – põhiparameeter 4.2.5.	Katse sertifitseeritud GSM-R-võrguga. Suutlikkus luua, säilitada ja lõpetada ühendus on toetav tõend.
6	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus	Kontrollida, et seadmed vastavad ohutusnõuetele – põhiparameeter 4.2.1.	Riskihindamise ühises ohutusmeetodis täpsustatud menetluste rakendamine.
		Kontrollida kvantitatiivse töökindluse sihtväärtuse saavutamist – põhiparameeter 4.2.1.	Arvutused
		Kontrollida vastavust hooldusnõuetele – punkt 4.5.2.	Dokumentide kontroll
7	Integreerimine raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemidega ning teiste allsüsteemidega: katsed kavandatud kasutust kajastavatel tingimustel.	Katsetada allsüsteemi käitumist nii paljudes erinevates kavandatud kasutust kajastavates tingimustes kui mõistlikkuse piires võimalik (nt liini kalle, rongi kiirus, vibratsioon, veojõud, ilmastikutingimused, juhtkäskude ja signaalimise raudteeäärsete funktsioonide ehitus). Katsega peab saama kontrollida järgmist: 1. läbisõidu mõõtmise funktsioonid toimivad õigesti – põhiparameeter 4.2.2; 2. rongisisene juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem on vastavuses veeremi keskkonnaga – põhiparameeter 4.2.16. Samuti peavad need katsed suurendama kindlustunnet, et süsteemis ei teki tõrkeid. Nende katsete rakendusalasse ei kuulu katsed, mis on tehtud eri etappides: arvesse võetakse koostalitluse komponentidega tehtud katsed ja simuleeritud keskkonnas allsüsteemiga tehtud katsed. Keskkonnatingimustel tehtud katsed ei ole vajalikud rongisisese GSM-Ri häälseadme puhul. Märkus: tõendis peab märkima, milliseid tingimusi katsetati ja milliseid standardeid kohaldati.	Tehtud katsete aruanded

([1]) Sel juhul toimub üleminekute haldamise hindamine kooskõlas riiklike tehniliste kirjeldustega.“;

d) tabeli 6.2 järele lisatakse uus punkt 6.3.3.1 järgmises sõnastuses:

„6.3.3.1. ETSCi ja raadiosüsteemi ühilduvuse kontrollid

Erilist tähelepanu pööratakse rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi vastavushindamisele seoses punktis 4.2.17 nimetatud põhiparameetri ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvusega.

Olenemata rongisisese allsüsteemi varasema EÜ vastavustõendamismenetluse puhul valitud moodulist, peab teavitatud asutus kontrollima järgmist:

a) tehnilise ühilduvuse kontrollide tulemuse kättesaadavus veeremiüksuse valitud kasutusala puhul;

b) kas tehnilise ühilduvuse kontrollid on tehtud kooskõlas punktides 6.1.2.4 ja 6.1.2.5 nimetatud tehnilise dokumendiga, mille agentuur avaldas;

c) kontrollide aruannete põhjal, kas tehnilise ühilduvuse kontrollide tulemustest ilmnevad kõik tehnilise ühilduvuse kontrollides ette tulnud ühildamatused ja vead.

Teavitatud asutus ei kontrolli üle ühtegi rongisisese allsüsteemi juba teostatud EÜ vastavustõendamismenetluse käigus hõlmatud aspekti.

Neid kontrolle teostav teavitatud asutus võib olla muu kui rongisisese allsüsteemi EÜ vastavustõendamismenetlust teostav teavitatud asutus.

Nende kontrollide tegemine ka koostalitluse komponendi tasemel võib vähendada vajalike kontrollide arvu juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi tasemel.“;

e) punktis 6.3.4 asendatakse tabel 6.3 järgmisega:

„Tabel 6.3

Raudteeäärse allsüsteemi vastavushindamise nõuded

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
1	Koostalitluse komponentide kasutamine	Kontrollida, kas kõik allsüsteemi integreeritavad koostalitluse komponendid on hõlmatud EÜ vastavusdeklaratsiooni ja vastava tõendiga.	Dokumentide olemasolu ja sisu
		Kontrollida koostalitluse komponentide kasutamisele seatud piiranguid seoses allsüsteemi ja keskkonna omadustega.	Mõju analüüs dokumentide kontrollimise teel
		Koostalitluse komponentide puhul, mida on kontrollitud allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul kohaldatud versioonist erineva juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide KTK versiooni ja/või allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul kohaldatud tehnilistest kirjeldustest erinevate tehniliste kirjelduste alusel, kontrollida, et tõend tagab ka vastavuse hetkel kehtiva KTK nõuetele.	Mõju analüüs KTKs viidatud tehniliste kirjelduste ja koostalitluse komponentide tõendite võrdlemise teel
2	Koostalitluse komponentide integreerimine allsüsteemi	Kontrollida, et allsüsteemi siseliidesed on õigesti paigaldatud ja töötavad korralikult – põhiparameetrid 4.2.5, 4.2.7 ja tootja määratud tingimused. (Ei kohaldata koostalitluse komponendi teljeloenduri puhul)	Kontrollid vastavalt tehnilistele kirjeldustele
		Kontrollida, et lisafunktsioonid (mida ei ole käesolevas KTKs täpsustatud) ei mõjutaks kohustuslikke funktsioone.	Mõjuanalüüs

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
		Kontrollida, et ETCS-IDde väärtused jäävad lubatud vahemikku ja neil on kordumatud väärtused, kui see on nõutud käesoleva KTKga – põhiparameeter 4.2.9. (Ei kohaldata koostalitluse komponendi teljeloenduri puhul)	Projekti tehniliste kirjelduste kontroll
		(Üksnes) koostalitluse komponendi teljeloenduri puhul: Koostalitluse komponendi integreerimist allsüsteemi tuleb kontrollida: Kontrollida üksnes viite 77 punkte 3.1.2.1, 3.1.2.4 ja 3.1.2.5. Kontrollida seadmete õiget paigaldust ning tootja ja/või taristuettevõtja määratud tingimusi.	Dokumentide kontroll
3	Raudteeäärsete juhtobjektide nähtavus	Kontrollida, kas käesolevas KTKs täpsustatud nõuded teadetetahvlitele on täidetud (omadused, ühilduvus taristu nõuetega (gabariit jne), ühilduvus juhi nägemisväljaga – põhiparameeter 4.2.15.	Tehniline dokumentatsioon, KTKga vastavuses oleva veeremiga tehtud katsete või käituskatsete tulemused
4	Infrastruktuuriga integreerimine	Kontrollida seadmete õiget paigaldust – põhiparameetrid 4.2.3, 4.2.4 ja tootja määratud paigaldustingimused.	Kontrollide tulemused (vastavalt põhiparameetrites viidatud tehnilistele kirjeldustele ja tootja paigalduseeskirjadele)
		Kontrollida, et raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi seadmed on vastavuses raudteeäärse keskkonnaga – põhiparameeter 4.2.16.	Dokumentide kontroll (koostalitluse komponentide tõendeid ja võimalikke integreerimisviise on võrreldud raudteeäärsete seadmete omadustega)
5	Integreerimine raudteeäärse signaalimisega	Kontrollida, et kõik rakenduses nõutavad funktsioonid on rakendatud vastavalt käesolevas KTKs viidatud tehnilistele kirjeldustele – põhiparameeter 4.2.3.	Dokumentide kontroll (taotleja projekti tehniline kirjeldus ja koostalitluse komponentide tõendid)
		Kontrollida parameetrite õiget konfiguratsiooni (Eurobalise'i telegrammid, RBC-sõnumid, teadetetahvlite asukohad jne).	Dokumentide kontroll (parameetrite väärtusi võrreldakse raudteeäärsete ja signaalimisseadmete omadustega)
		Kontrollida, et liidesed on õigesti paigaldatud ja töötavad korralikult.	Projekti vastavustõendamine ja katsed taotleja esitatud teabe alusel
		Kontrollida, et raudteeäärne juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem töötab korralikult vastavalt raudteeäärsetes signaalimisliidestes olevale teabele (nt Eurobalise'i telegrammide asjakohane genereerimine LEUs või sõnumite genereerimine RBCs).	Projekti vastavustõendamine ja katsed taotleja esitatud teabe alusel

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
6	Integreerimine rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide ning veeremiga	Kontrollida GSM-Ri levi – põhiparameeter 4.2.4.	Kohapealsed mõõtmised
		Kontrollida, et kõik rakenduses nõutavad funktsioonid on rakendatud vastavalt käesolevas KTKs viidatud tehnilistele kirjeldustele – põhiparameetrid 4.2.3, 4.2.4 ja 4.2.5.	Punktis 6.1.2 täpsustatud tööstsenaariumide katsete aruanded eri tarnijate vähemalt kahe sertifitseeritud rongisisese juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga. Aruandes peab osutama, milliseid katsestsenaariume katsetati, millist rongisisest seadet kasutati ja kas katsed tehti laborites, katseliinidel või reaalsetes rakendustes.
7	Rongituvastussüsteemide ühilduvus (v.a teljeloendurid)	Kontrollida rongituvastussüsteemide vastavust käesoleva KTK nõuetele – põhiparameetrid 4.2.10 ja 4.2.11. Kontrollida seadmete õiget paigaldust ning tootja ja/või taristuettevõtja määratud tingimusi.	Olemasolevatest rajatistest pärinevate seadmete ühilduvuse tõendid (juba kasutatavate süsteemide puhul); katsete tegemine vastavalt uutele tüüpidele kehtestatud standarditele. Kohapealsed mõõtmised, millega tõestatakse paigalduse õigsust. Seadmete õige paigalduse dokumentide kontroll.
8	Töökindlus, käideldavus, hooldatavus, ohutus (v.a rongide tuvastus)	Kontrollida vastavust ohutusnõuetele – põhiparameeter 4.2.1.1.	Riskihindamise ühises ohutusmeetodis täpsustatud menetluste rakendamine.
		Kontrollida kvantitatiivsete töökindluse sihtväärtuste järgimist – põhiparameeter 4.2.1.2.	Arvutused
		Kontrollida vastavust hooldusnõuetele – punkt 4.5.2.	Dokumentide kontroll
9	Integreerimine rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide ning veeremiga: katsed kavandatud kasutust kajastavatel tingimustel.	Katsetada allsüsteemi käitumist nii mitmes erinevas kavandatud kasutust kajastavas tingimuses, kui on reaalselt võimalik (nt rongi kiirus, rongide arv liinil, ilmastikutingimused). Katsega peab saama kontrollida järgmist: 1. rongituvastussüsteemide toimivus – põhiparameetrid 4.2.10, 4.2.11; 2. raudteeäärne juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem on vastavuses raudteeäärse keskkonnaga – põhiparameeter 4.2.16. Nimetatud katsed suurendavad ka kindlustunnet süsteemsete tõrgete puudumise kohta. Nende katsete rakendusalast jäävad välja katsed, mis on tehtud eri etappides: arvesse võetakse koostalitluse komponentide tasandil tehtud katseid ja simuleeritud keskkonnas allsüsteemil tehtud katseid. Märkus: tõendis peab märkima, milliseid tingimusi katsetati ja milliseid standardeid kohaldati.	Tehtud katsete aruanded

Nr	Tegur	Hindamise eesmärk	Toetavad tõendid
10	ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvus	Agentuurile teatakse ESC ja RSC vajaliku kontrolli määratlusest – põhiparameeter 4.2.17.	Agentuur avaldab ESC ja RSC tehnilise ühilduvuse kontrollid ja haldab neid.“

33) Punkti 6.4 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 6.4.1 asendatakse järgmisega:

„6.4.1. *Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide osade hindamine*

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikele 7 võib teavitatud asutus välja anda vastavustõendeid allsüsteemi teatud osade kohta, kui asjaomased KTKd seda lubavad.

Nagu on osutatud käesoleva KTK punktis 2.2 („Ulatus“), hõlmavad raudteeäärsed ja rongisisesed juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemid osi, mis on täpsustatud punktis 4.1 („Sissejuhatus“).

Vastavustõendi võib välja anda iga käesolevas KTKs kirjeldatud osa või osade kombinatsiooni kohta; teavitatud asutus kontrollib ainult kõnealuse konkreetse osa vastavust KTK nõuetele.

Olenemata valitud moodulist peab teavitatud asutus kontrollima, kas:

1) kõnealuse osa suhtes kehtivad KTK nõuded on täidetud;

2) sama allsüsteemi varem hinnatud muude osade suhtes kehtivate KTK nõuete täitmist ei ole muudetud.“;

b) punktis 6.4.2 asendatakse sõna „vastavustõendis“ sõnadega „EÜ vastavustõendis“;

c) punkt 6.4.3.3 asendatakse järgmisega:

„6.4.3.3. Tõendite sisu

Igal juhul kooskõlastavad teavitatud asutused agentuuriga vastavates tõendites ja tehnilises dokumentatsioonis esitatud koostalitluse komponentide ja allsüsteemide kasutamise tingimuste ja piirangute haldamist töörühmas, mis on loodud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 artiklile 24.“;

d) punkt 6.4.4 asendatakse järgmisega:

„6.4.4. *Vastavustõendamise vaheteatis*

Kui hinnatakse taotleja täpsustatud selliste allsüsteemide osade vastavust, mis erinevad käesoleva KTK tabelis 4.1 lubatud osadest, või kui lõpetatud on ainult tõendamismenetluse teatavad etapid, on lubatud välja anda üksnes vastavustõendamise vaheteatis.“

34) Punkt 6.5 asendatakse järgmisega:

„6.5. **Vigade haldamine**

Kui katsete või allsüsteemi tööea ajal ilmnevad kõrvalekalded ettenähtud funktsioonidest ja/või toimivusest, teavitavad taotlejad ja/või operaatorid viivitamata agentuuri ja lube andvat asutust, kes andis kõnealustele raudteeäärsetele allsüsteemidele või veeremiüksustele loa, et algatada direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 16 sätestatud menetlus. Kõnealuse direktiivi artikli 16 lõike 3 kohaldamise tulemusena:

1) kui kõrvalekalde põhjuseks on käesoleva KTK ebaõige kohaldamine või konstruktsiooni- või seadmete paigaldamise vead, võtab parandusmeetmed asjakohase tõendi taotleja ning asjaomaseid tõendeid ja/või vastavat tehnilist dokumentatsiooni koos vastavate EÜ deklaratsioonidega uuendatakse (seoses koostalitluse komponentide ja/või allsüsteemidega);

2) kui kõrvalekalde põhjuseks on käesoleva KTK või selles viidatud tehnilise kirjelduse vead, algatatakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 6 sätestatud menetlus.

Agentuur korraldab kogu saadud teabe tõhusa töötlemise, et hõlbustada muudatuste haldamise protsessi tehniliste kirjelduste, sealhulgas katse tehnilise kirjelduse, täiendamiseks/edasiarendamiseks."

35) Punkti 7.2 muudetakse järgmiselt:

a) punkti 7.2.1 alla lisatakse kaks uut punkti 7.2.1a ja 7.2.1b järgmises sõnastuses:

„7.2.1a. *Olemasoleva rongisisese allsüsteemi muudatused*

Selles punktis määratakse kindlaks põhimõtted, mida muudatusi haldavad üksused ja lube andvad üksused kohaldavad kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 9, artikli 21 lõikes 12 ja IV lisas kirjeldatud EÜ vastavustõendamise menetlusega. Kõnealust menetlust on komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/545 ([1*]) artiklites 13, 15 ja 16 ning komisjoni otsuses 2010/713/EL ([2*]) edasi arendatud.

Seda punkti kohaldatakse olemasoleva rongisisese allsüsteemi või rongisisese allsüsteemi tüübi mis tahes muudatus(t)e, kaasa arvatud uuendamise ja täiendamise puhul. Seda ei kohaldata rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punktis a käsitletud muudatuste puhul.

7.2.1a.1. Rongisiseste juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide muudatuste juhtimise eeskirjad

1. Käesoleva KTK tabelis 4.1 kindlaks määratud osadele ja rongisisese allsüsteemi põhiparameetritele, mida muudatus(ed) ei mõjuta, ei ole vaja teha käesoleva KTK sätete kohast vastavushindamist. Muudatusi haldav üksus peab esitama nende osade ja põhiparameetrite nimekirja, mida muudatus mõjutas.

2. Uus hindamine kehtiva KTK nõuete alusel on vajalik üksnes põhiparameetrite puhul, mida muudatused võivad mõjutada.

3. Muudatusi haldav üksus teatab teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis mõjutavad allsüsteemi asjakohas(t)e uusi kontrolle nõudva(te) KTK(de) nõuetele vastavust, kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2018/545 artiklitega 15 ja 16 ning otsusega 2010/713/EL ja kohaldades EÜ vastavustõendamise mooduleid SB, SD/SF või SH1 ning asjakohasel juhul direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõiget 5. Kõnealuse teabe peab muudatusi haldav üksus esitama koos vastavate viidetega kehtiva EÜ sertifikaadiga seotud tehnilisele dokumentatsioonile.

4. Muudatusi haldav üksus peab põhjendama ja dokumenteerima, et säilib kohaldatavate nõuete terviklikkus allsüsteemi tasandil, ning teavitatud asutus peab seda hindama.

5. Rongisisese allsüsteemi peamisi konstruktsiooniomadusi mõjutavad muudatused on kindlaks määratud tabelis 7.1 „Peamised konstruktsiooniomadused" ja need liigitatakse vastavalt rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punktile c või d; kooskõlas tabeliga 7.1 „Peamised konstruktsiooniomadused" liigitab muudatusi haldav üksus muudatused, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi, kuid on nendega seotud, vastavalt rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punktile b.

6. Muudatusi, mis ei ole punkti 7.2.1a.1 alapunktiga 5 hõlmatud, käsitatakse muudatustena, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi. Muudatusi haldav üksus liigitab need vastavalt rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punktile a või b.

Märkus: muudatusi haldav üksus teeb punkti 7.2.1a.1 alapunktides 5 ja 6 esitatud muudatuste liigitamise, ilma et see mõjutaks direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõike 12 punktis b kohustuslikuks tehtud ohutushinnangut.

7. Kõik muudatused on vastavuses kehtivate KTKdega ([3*]) olenemata nende liigitusest.

Tabel 7.1

Peamised konstruktsiooniomadused

1. KTK punkt	2. Seotud peamised konstruktsiooniomadused	3. Rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti b kohased muudatused, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi	4. Muudatused, mis mõjutavad peamisi konstruktsiooniomadusi, kuid jäävad parameetrite lubatud vahemikku, tuleb liigitada rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti c kohaselt	5. Muudatused, mis mõjutavad peamisi konstruktsiooniomadusi ja jäävad väljapoole parameetrite lubatud vahemikku, tuleb seega liigitada rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt
4.2.2 Rongisisesed ETCS-funktsioonid	Lisa A tehniliste kirjelduste kogumik	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Kasutage muud lisa A tehniliste kirjelduste kogumikku
	Rongisisese ETCS rakendamine	Kõigile punkti 7.2.1a.2 tingimustele vastamine (täideviimise muudatus)	Ei kohaldata	Kõigile punkti 7.2.1a.2 tingimustele mittevastamine (funktsiooni muudatus)
	Rongi komplektsust käsitleva teabe haldamine	Ei kohaldata	Rongi terviklikkuse kontrolli lisamine või eemaldamine	Ei kohaldata
4.2.17.1 ETCSi süsteemi ühilduvus	ETCSi süsteemi ühilduvus	Ei kohaldata	ESC teatiste lisamine või eemaldamine pärast teavitatud asutuse tehtud kontrolli	Ei kohaldata
4.2.4 Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R 4.2.4.2 Kõneside- ja operatiivsidepidamisrakendus	GSM-Ri arendusalus	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele vastava muu arendusaluse kasutamine	Ei kohaldata	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele mittevastava muu arendusaluse kasutamine
	Kõneside- ja operatiivsidepidamise rakendamine	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele vastamine (täideviimise muudatus)	Ei kohaldata	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele mittevastamine (funktsiooni muudatus)
	Rühma ID 555 SIM-kaardi tugi	Ei kohaldata	Rühma ID 555 SIM-kaardi toe muutmine	Ei kohaldata
4.2.17.2 Raadiosüsteemi ühilduvus	Raadiosidesüsteemi ühilduvus	Ei kohaldata	RSC teatiste lisamine või eemaldamine pärast teavitatud asutuse tehtud kontrolli	Ei kohaldata
4.2.4 Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R 4.2.4.3 ETCSi andmesiderakendused	GSM-Ri arendusalus	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele vastava muu arendusaluse kasutamine	Ei kohaldata	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele mittevastava muu arendusaluse kasutamine
	Andmeside ETCSi rakendamiseks	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele vastamine (täideviimise muudatus)	Ei kohaldata	Kõigile punkti 7.2.1a.3 tingimustele mittevastamine (funktsiooni muudatus)
4.2.17.2 Raadiosüsteemi ühilduvus	Raadioandmesüsteemi ühilduvus	Ei kohaldata	RSC teatiste lisamine või eemaldamine pärast teavitatud asutuse tehtud kontrolli	Ei kohaldata
4.2.4 Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R 4.2.4.1 Põhisidefunktsioon	SIM-kaardiga GSM-R koduvõrk	Ei kohaldata	KTKga ühilduva GSM-Ri SIM-kaardi vahetamine teise KTKga ühilduva GSM-Ri SIM-kaardi vastu, millel on teistsugune GSM-Ri koduvõrk	Ei kohaldata

1. KTK punkt	2. Seotud peamised konstruktsiooniomadused	3. Rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti b kohased muudatused, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi	4. Muudatused, mis mõjutavad peamisi konstruktsiooniomadusi, kuid jäävad parameetrite lubatud vahemikku, tuleb liigitada rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti c kohaselt	5. Muudatused, mis mõjutavad peamisi konstruktsiooniomadusi ja jäävad väljapoole parameetrite lubatud vahemikku, tuleb seega liigitada rakendusmääruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 1 punkti d kohaselt
4.2.6.1 ETCS ja B-klassi turvanguseadmed	B-klassi rongiturvangusüsteem	B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.	B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.	B-klassi rongiturvangusüsteemide lisamine või eemaldamine B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.
4.2.5.1 Raadioside rongiga	Olemasolev B-klassi raadiosüsteem	B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.	B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.	Olemasoleva B-klassi raadiosüsteemi lisamine või eemaldamine B-klassi süsteemi nõuded jäävad asjaomase liikmesriigi vastutusalasse.

8. EÜ sertifikaadi koostamisel võib teavitatud asutus viidata järgmisele:

— algne EÜ sertifikaat – kui see on veel kehtiv – muutumatuks jäänud projektiosade või nende osade puhul, mis on muutunud, kuid ei mõjuta allsüsteemi vastavust;

— algse EÜ sertifikaadi muudatused projekti muudetud osade puhul, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust EÜ vastavustõendamisel kasutatud kehtivale KTK versioonile.

9. Igal juhul peab muudatusi haldav üksus tagama, et EÜ sertifikaadiga seotud tehnilist dokumentatsiooni ajakohastatakse vastavalt.

10. EÜ sertifikaatidega seotud ajakohastatud tehnilisele dokumentatsioonile viidatakse tehnilises toimikus, mis on lisatud EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile, mille andis muudatusi haldav üksus rongisisese allsüsteemi kohta, mida peetakse muudetud tüübile vastavaks.

11. Süsteemi identifikaator on numeratsiooniplaan, mille abil tehakse kindlaks juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi versioon ning tehakse vahet funktsiooni ja täideviimise identifikaatoril. Funktsiooni identifikaator on süsteemi identifikaatori osa ja tähendab individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil kindlaks määratud ühte või mitut numbrit, mis kujutab endast juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemis rakendatud juhtkäskude ja signaalimise peamiste konstruktsiooniomaduste viidet. Täideviimise identifikaator on süsteemi identifikaatori osa ja tähendab tarnija individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil kindlaks määratud ühte või mitut numbrit, mis kujutab endast juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi konkreetset konfiguratsiooni (nt HW ja SW). Süsteemi identifikaatori, funktsiooni identifikaatori ja täideviimise identifikaatori määrab kindlaks iga tarnija.

7.2.1a.2. Tingimused rongisiiseste ETCS-funktsioonide muutmiseks, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi

1. Sihtfunktsioonid ([4*]) jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

2. Ohutuse ja tehnilise ühilduvuse seisukohast olulised liidesed jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

3. Ohutushinnangu tulemus (nt standardi EN 50126 kohane ohutusjuhtum) jääb samaks.

4. Muudatuse tõttu ei lisatud ühtegi uut ohutusega seotud rakenduste tingimust (SRAC) ega koostalitlusvõime piirangut.

5. Punktis 3.2.1 täpsustatud hindamisasutus (CSM RA) hindas sõltumatult taotleja riskihinnangut ja tõestas selle käigus, et muudatus ei kahjusta ohutust. Taotleja tõestus sisaldab tõendit selle kohta, et muudatus tegelikult parandab funktsioonide algse kõrvalekalde põhjuseid.

6. Muudatus tehakse teavitatud asutuse poolt heaks kiidetud kvaliteedijuhtimissüsteemi kohaselt (nt vastavalt moodulitele CH1, SH1, CD, SD). Teiste moodulite puhul (nt CF, SF) peab olema põhjendatud, et tehtud vastavustõendamine kehtib edasi ([5*]).

7. Individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil määratakse kindlaks süsteemi identifikaator (nagu on määratletud punktis 7.2.1a.1.11) ning funktsiooniosa ei ole pärast muudatust muudetud.

8. Muudatus on rakendusmääruse (EL) 2018/545 artiklis 5 nõutava konfiguratsiooni juhtimise osa.

7.2.1a.3. Tingimused raudteedele mõeldud rongisiseste mobiilside funktsioonide muutmiseks, mis ei mõjuta peamisi konstruktsiooniomadusi

1. Sihtfunktsioonid ([6*]) jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

2. Tehnilise ühilduvuse seisukohast olulised liidesed jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

3. Muudatus tehakse teavitatud asutuse poolt heaks kiidetud kvaliteedijuhtimissüsteemi kohaselt (nt vastavalt moodulitele CH1, SH1, CD, SD). Teiste moodulite puhul (nt CF, SF) peab olema põhjendatud, et tehtud vastavustõendamine kehtib edasi ([7*]).

4. Muudatus on rakendusmääruse (EL) 2018/545 artiklis 5 nõutava konfiguratsiooni juhtimise osa.

7.2.1b. *Olemasoleva raudteeäärse allsüsteemi muudatused*

Selles punktis määratakse kindlaks põhimõtted, mida muudatusi haldavad üksused ja lube andvad üksused kohaldavad kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 9 ja artikli 18 lõikes 6 ning otsuses 2010/713/EÜ kirjeldatud EÜ vastavustõendamise menetlusega.

7.2.1b.1. Raudteeäärsete juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide muudatuste juhtimise eeskirjad

EÜ vastavustõendamise sertifikaadiga juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide täiendamisel või uuendamisel kohaldatakse järgmisi eeskirju.

1. Muudatusteks on vaja uut luba, kui need mõjutavad tabelis 7.2 kindlaks määratud põhiparameetreid.

Tabel 7.2

Raudteeäärsete põhiparameetrite muudatused, mis eeldavad uut luba

Põhiparameeter		Muudatus, mis eeldab uut luba
4.2.3	Raudteeäärsed ETCS-funktsioonid	Kõigile punkti 7.2.1b.2 tingimustele mittevastamine
4.2.4 4.2.4.2	Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R Kõneside- ja operatiivsidepidamisrakendus	Kõigile punkti 7.2.1b.3 tingimustele mittevastamine
4.2.4 4.2.4.3	Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R ETCSi andmesiderakendused	Kõigile punkti 7.2.1b.3 tingimustele mittevastamine

2. Muudatusi on lubatud käsitleda üksnes nii, et hinnatakse uuesti neid muudatusi, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust EÜ vastavustõendamise jaoks kasutatud kehtivale KTK versioonile. Muudatusi haldav üksus peab põhjendama ja dokumenteerima, et säilib kohaldatavate nõuete terviklikkus allsüsteemi tasandil, ning teavitatud asutus peab seda hindama.

3. Muudatusi haldav üksus teatab teavitatud asutusele kõigist muudatustest, mis võivad mõjutada allsüsteemi vastavust asjaomas(t)e KTK(de) nõuetele või sertifikaadi kehtivuse tingimustele.

   Kõnealuse teabe peab muudatusi haldav üksus esitama koos vastavate viidetega kehtiva EÜ sertifikaadiga seotud tehnilisele dokumentatsioonile.

4. EÜ sertifikaadi koostamisel võib teavitatud asutus viidata järgmisele:

   — algne EÜ sertifikaat – kui see on veel kehtiv – muutumatuks jäänud projektiosade või nende osade puhul, mis on muutunud, kuid ei mõjuta allsüsteemi vastavust;

   — täiendav EÜ sertifikaat (millega muudetakse algset sertifikaati) projekti muudetud osade puhul, mis mõjutavad allsüsteemi vastavust EÜ vastavustõendamisel kasutatud kehtivale KTK versioonile.

5. Igal juhul peab muudatusi haldav üksus tagama, et EÜ sertifikaadiga seotud tehnilist dokumentatsiooni ajakohastatakse vastavalt.

6. Süsteemi identifikaator on numeratsiooniplaan, mille abil tehakse kindlaks juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi versioon ning tehakse vahet funktsiooni ja täideviimise identifikaatoril. Funktsiooni identifikaator on süsteemi identifikaatori osa ja tähendab individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil kindlaks määratud ühte või mitut numbrit, mis kujutab endast juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemis rakendatud juhtkäskude ja signaalimise peamiste konstruktsiooniomaduste viidet. Täideviimise identifikaator on süsteemi identifikaatori osa ja tähendab tarnija individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil kindlaks määratud ühte või mitut numbrit, mis kujutab endast juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi konkreetset konfiguratsiooni (nt HW ja SW). Süsteemi identifikaatori, funktsiooni identifikaatori ja täideviimise identifikaatori määrab kindlaks iga tarnija.

7. Konfiguratsiooni juhtimine on süstemaatiline organisatsiooniline, tehniline ja haldusprotsess, millega tagatakse dokumentide vastavuse ja muudatuste jälgitavuse kehtestamine ja säilitamine nii, et:

   a) asjakohasest liidu õigusest ja asjakohastest liikmesriigi eeskirjadest tulenevad nõuded on täidetud;

   b) muudatused on kontrollitud ja dokumenteeritud tehnilises toimikus või väljaantud loale lisatud toimikus;

   c) on tagatud teabe ja andmete ajakohasus ja täpsus;

   d) asjaomastele osalistele teatatakse muudatustest nõuete kohaselt.

7.2.1b.2. Tingimused raudteeäärsete ETCS-funktsioonide muutmiseks, mis eeldab uut kasutuselevõtuluba juhul, kui need ei ole täidetud

1. Sihtfunktsioonid ([8a]) jäävad samaks või seatakse sellisesse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

2. Ohutuse ja tehnilise ühilduvuse seisukohast olulised liidesed jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

3. Ohutushinnangu tulemus (nt standardi EN 50126 kohane ohutusjuhtum) jääb samaks.

4. Muudatuse tõttu ei lisatud ühtegi uut ohutusega seotud rakenduste tingimust (SRAC) ega koostalitlusvõime piirangut.

5. Kui see oli punkti 3.2.1 kohaselt nõutav, hindas hindamisasutus (CSM RA) sõltumatult taotleja riskihinnangut ja tõestas selle käigus, et muudatus ei kahjusta ohutust. Taotleja tõestus sisaldab tõendit selle kohta, et muudatus tegelikult parandab funktsioonide algse kõrvalekalde põhjusi.

6. Muudatus tehakse teavitatud asutuse poolt heaks kiidetud kvaliteedijuhtimissüsteemi kohaselt (nt vastavalt moodulitele CH1, SH1, CD, SD). Teiste moodulite puhul (nt CF, SF, SG) peab olema põhjendatud, et tehtud vastavustõendamine kehtib edasi ([9*]).

7. Individuaalse konfiguratsiooni juhtimise abil määratakse kindlaks süsteemi identifikaator (nagu on määratletud punktis 7.2.1b.1.6) ning funktsiooniosa ei ole pärast muudatust muudetud.

8. Muudatus on punktis 7.2.1b.1.7 määratletud konfiguratsiooni juhtimise osa.

7.2.1b.3. Tingimused raudteedele mõeldud raudteeäärsete mobiilside funktsioonide muutmiseks, mis eeldab uut kasutuselevõtuluba juhul, kui need ei ole täidetud

1. Sihtfunktsioonid ([10*]) jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

2. Tehnilise ühilduvuse seisukohast olulised liidesed jäävad samaks või seatakse olekusse, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

3. Muudatus tehakse teavitatud asutuse poolt heaks kiidetud kvaliteedijuhtimissüsteemi kohaselt (nt vastavalt moodulitele CH1, SH1, CD, SD). Teiste moodulite puhul (nt CF, SF, SG) peab olema põhjendatud, et tehtud vastavustõendamine kehtib edasi ([11*]).

4. Muudatus on punktis 7.2.1b.1.7 määratletud konfiguratsiooni juhtimise osa.

7.2.1b.4. Mõju juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide rongisiseste ja raudteeäärsete osade tehnilisele ühilduvusele

Taristuettevõtjad tagavad, et olemasoleva raudteeäärse allsüsteemi muudatused võimaldavad jätkata KTKga ühilduvate ([12*]) rongisiseste allsüsteemide kasutamist liinidel, kus muudatused aset leiavad.

Seda nõuet ei kohaldata, kui muudatused on tingitud punkti 7.2.6 alapunktides 1 ja 3 kindlaks määratud nõuetele vastava uue taseme raudteeäärse rakenduse või käesoleva KTK lisas A osutatud tehniliste kirjelduste kogumiku ühildamatu rakenduse rakendamisest, kui muudatusest teatakse vähemalt kolm aastat ette, välja arvatud juhul, kui nendel rööbasteedel teenuseid osutavad taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad ([13*]) lepivad kokku lühemas ajavahemikus.

([1*]) Komisjoni 4. aprilli 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/545, millega kehtestatakse raudteeveeremile ja raudteeveeremi tüübile loa andmise menetluse praktiline kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/797 (ELT L 90, 6.4.2018, lk 66).

([2*]) Komisjoni 9. novembri 2010. aasta otsus 2010/713/EL, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel vastu võetud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes kasutatavaid vastavushindamise, kasutuskõlblikkuse hindamise ja EÜ vastavustõendamise menetluse mooduleid (ELT L 319, 4.12.2010, lk 1).

([3*]) Agentuuri soovituse 2017/3 kohaselt vastab olukorras, kus puudub vajadus uue loa järele, kehtiv KTK sellele, mida kasutati algsel sertifitseerimisel. Kui uut luba on vaja, vastab kehtiv KTK uusimale KTK-le.

([4*]) Sihtfunktsioonid viitavad ETCS-funktsioonidele, mida hinnati allsüsteemi EÜ sertifikaadis. Agentuuri avaldatud tehnilisi arvamusi, millega parandatakse KTKs sisalduvaid vigu, võetakse arvesse sellise funktsionaalsuse määratlemiseks, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

([5*]) Kõik tegevused, mis on vajalikud muudatuste tegemiseks väljaspool kvaliteedijuhtimissüsteemi, mille teavitatud asutus heaks kiitis, võivad vajada teavitatud asutuse poolset lisauurimist või -katseid.

([6*]) Sihtfunktsioonid osutavad mobiilside funktsioonidele, mida hinnati allsüsteemi EÜ sertifikaadis. Agentuuri avaldatud tehnilisi arvamusi, millega parandatakse KTKs sisalduvaid vigu, võetakse arvesse sellise funktsionaalsuse määratlemiseks, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

([7*]) Kõik tegevused, mis on vajalikud muudatuste tegemiseks väljaspool kvaliteedijuhtimissüsteemi, mille teavitatud asutus heaks kiitis, võivad vajada teavitatud asutuse poolset lisauurimist või -katseid.

([8*]) Sihtfunktsioonid viitavad ETCS-funktsioonidele, mida hinnati allsüsteemi EÜ sertifikaadis. Agentuuri avaldatud tehnilisi arvamusi, millega parandatakse KTKs sisalduvaid vigu, võetakse arvesse sellise funktsionaalsuse määratlemiseks, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.

(9*) Kõik tegevused, mis on vajalikud muudatuste tegemiseks väljaspool kvaliteedijuhtimissüsteemi, mille teavitatud asutus heaks kiitis, võivad vajada teavitatud asutuse poolset lisauurimist või -katseid.
(10*) Sihtfunktsioonid viitavad ETCS-funktsioonidele, mida hinnati allsüsteemi EÜ sertifikaadis. Agentuuri avaldatud tehnilisi arvamusi, millega parandatakse KTKs sisalduvaid vigu, võetakse arvesse sellise funktsionaalsuse määratlemiseks, mida eeldati juba algse sertifikaadi või loa andmisel.
(11*) Kõik tegevused, mis on vajalikud muudatuste tegemiseks väljaspool kvaliteedijuhtimissüsteemi, mille teavitatud asutus heaks kiitis, võivad vajada teavitatud asutuse poolset lisauurimist või -katseid.
(12*) Rongisiseseid allsüsteeme koos kasutustingimuste ja -piirangute või tuvastamata puudustega ei loeta selle alapunkti nõuetele vastavaks.
(13*) Kombineeritud veoks kasutatavaid rööbasteid tuleks täiendada ETCSi 3. tasemele vaid siis, kui reisi- ja kaubarongidel säilib juurdepääs neile rööbasteedele.“;

b) punktis 7.2.3 asendatakse tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõikes 1“ tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 1“;

c) punkt 7.2.6 asendatakse järgmisega:

„7.2.6. *Kohustuslike ja valikuliste funktsioonide tingimused*

Raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise taotleja peab kontrollima, kas raudteeäärsed juhtkäskude ja signaalimise funktsioonid, mis on käesolevas KTKs määratletud valikulisena, on allsüsteemide ohutuks ühendamiseks nõutud teistes KTKdes, riiklikes eeskirjades või riskihindamise rakendamisel.

Riiklike või valikuliste funktsioonide kasutamine raudteeäärsetes seadmetes ei tohi takistada rongidel selliste taristute kasutamist, mis vastavad üksnes rongisisese A-klassi süsteemi kohustuslikele nõuetele, välja arvatud järgmiste valikuliste rongisiseste funktsioonide puhul:

1) ETCSi 3. taseme raudteeäärse rakenduse jaoks on nõutav, et rongisiseselt on võimalik kinnitada rongi terviklikkust;

2) ETCSi 1. taseme raudteeäärse rakenduse jaoks, kus kasutatakse sõidusignaalide uuendamise süsteemi, on nõutav, et rongisisene süsteem on varustatud vastava sõidusignaalide uuendamise süsteemi andmevahetusega (Euroloopi või raadio teel), kui käivituskiiruseks on ohutusega seotud põhjustel seatud null (nt kaitse ohtlikes punktides);

3) kui ETCSi tööks on vajalik andmeedastus raadioside teel, on nõutud käesolevas KTKs määratletud andmeside osa.

Rongisisene allsüsteem, mille hulka kuulub KERi STM, võib muuta vajalikuks K-liidese rakendamise.“

36) Punkti 7.3.2 muudetakse järgmiselt:

a) (ei puuduta eestikeelset versiooni);

b) tekst „juba kasutusel oleva“ asendatakse tekstiga „juba turul oleva“.

37) Punkt 7.4.1 asendatakse järgmisega:

„7.4.1. *Raudteeäärsed rajatised*

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/6 (*) artikleid 1 ja 2 ning I lisa kohaldatakse vastavalt määruse (EL) nr 1315/2013 (**) artiklile 47.

Raudteeäärsetele objektidele ei paigaldata ning neil ei kasutata Euroloopi ja raadio teel sõidusignaalide uuendamise andmeedastust, v.a juba olemasolevad rajatised või kavandatud projektid, mis kasutavad sellist andmeedastust. Sellistest kavandatud projektidest tuleb Euroopa Komisjonile teatada hiljemalt 30. juunil 2020.

7.4.1.1. Kiirraudteevõrgustik

Raudteeäärse ETCSi paigaldamine on kohustuslik, kui:

1) paigaldatakse esmakordselt raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi rongiturvangusüsteemi osa (koos B-klassi süsteemiga või ilma selleta) või

2) täiendatakse olemasolevat raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi rongiturvangusüsteemi osa, kui see muudaks olemasoleva süsteemi funktsioone, talitlusvõimet ja/või koostalitlusega seotud liideseid (raadiosidet). See ei kehti muudatuste puhul, mida peetakse vajalikuks olemasolevate rajatiste ohutusega seotud puudujääkide parandamiseks.

(*) Komisjoni 5. jaanuari 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/6 Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi Euroopa arenduskava kohta (ELT L 3, 6.1.2017, lk 6).
(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).“

38) Punkti 7.4.2.1 muudetakse järgmiselt:

„7.4.2.1. Uued veeremiüksused

1. Direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 kohaselt turule laskmiseks (*) tuleb uued veeremiüksused, kaasa arvatud veeremiüksused, millele on antud tüübile vastavuse luba, varustada ETCSiga käesoleva KTK lisa A kohaselt ning need peavad vastama lisa A tabelis A2 osutatud tehniliste kirjelduste kogumikule nr 2 või 3.

2. ETCSiga varustamise nõuet ei kohaldata järgmise suhtes:

1) uued mobiilsed raudteetaristu ehitus- ja hooldusseadmed;

2) uued manöövrivedurid;

3) muud sellised uued veeremiüksused, mis ei ole ette nähtud kasutamiseks suurel kiirusel,

a) kui need on ette nähtud ainult riigisiseseks kasutamiseks väljaspool rakendusmääruse (EL) 2017/6 I lisas määratletud koridore ja väljaspool liine, mis tagavad ühenduse rakendusmääruse (EL) 2017/6 artikli 2 lõikes 1 määratletud Euroopa peamiste sadamate, sorteerimisjaamade, kaubaterminalide ja kaubaveoaladega, või

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

3. Kõik veeremiüksuste tüübiload, mis on antud käesoleva KTK lisa A tabelis A2 osutatud tehniliste kirjelduste kogumikule nr 1 vastavuse põhjal, ei jää kehtima kõnealuste veeremitüüpidega vastavuses olevatele uutele veeremiüksustele loa andmisel (ilma et see piiraks punkti 7.4.2.3 kohaldamist). See ei mõjuta veeremiüksusi, millele on juba antud kõnealustele veeremitüüpidele vastav luba.

(*) Või kasutusele võtmiseks kooskõlas direktiiviga 2008/57/EÜ juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 ei saa veel kohaldada.“

39) Lisatakse uus punkt 7.4.2.3 järgmises sõnastuses:

„7.4.2.3. KTK nõuete kohaldamine uute veeremiüksuste suhtes üleminekuetapil

1. Mõne enne käesoleva KTK kohaldamise kuupäeva alustatud projekti või lepinguga võib kaasneda loa taotlemine selliste uute veeremiüksuste turule laskmiseks, mis on varustatud käesoleva KTK lisa A tabelis A2.1 osutatud tehnilisele kirjeldusele nr 1 vastava ETCS-ga ja mis ei vasta täies ulatuses käesoleva KTK punktile 7.4.2.1 (*). Sellise projekti või lepinguga seotud veeremiüksuste puhul ning vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 4 lõike 3 punktile f määratakse kindlaks üleminekuperiood, mille jooksul ei ole käesoleva KTK punkti 7.4.2.1 kohaldamine kohustuslik.

2. Seda üleminekuperioodi kohaldatakse kuni 31. detsembrini 2020 uute veeremiüksuste suhtes, millele on liikmesriigis enne 1. jaanuari 2019 antud veeremiüksuse tüübile (**) vastavuse luba käesoleva KTK lisa A tabelis A2 osutatud tehniliste kirjelduste kogumikule nr 1 vastavuse alusel.

3. Üleminekuetapp kehtib:

a) 31. detsembrini 2020: direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 kohaselt turule laskmiseks (*) tuleb punktis 2 osutatud uued veeremiüksused varustada ETCSiga käesoleva KTK lisa A tabelis A2 osutatud tehniliste kirjelduste kogumike nr 1, 2 või 3 kohaselt.

b) Kui kasutatakse tehniliste kirjelduste kogumikku nr 1, tuleb kasutustingimus lisada nende turule laskmise loale, (*) millega tagatakse tehniliste kirjelduste kogumike nr 2 või 3 täitmine hiljemalt 1. juuliks 2023.

(*) Või kasutusele võtmiseks kooskõlas direktiiviga 2008/57/EÜ juhul, kui direktiivi (EL) 2016/797 ei saa veel kohaldada.

(**) Veeremiüksuse tüübi variandid või versioonid loetakse vastavalt olemasolevale lubatud tüübile loa saanuks. Kui kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ sätestatud korda, loetakse olemasoleval lubatud tüübil põhinevaks ka muudatusi, mis tooksid kaasa rakendusmääruse (EL) 2018/545 kohase veeremiüksuse tüübi variandid või versioonid.“

40) Punktis 7.4.3 asendatakse sõna „kasutuselevõtu“ sõnadega „turule laskmise“.

41) Punkti 7.4.4 muudetakse järgmiselt:

a) esimeses lõigus asendatakse tekst „ETCSi paigaldamise kohta kõnealustele liinidele ja B-klassi süsteemide demonteerimise kohta“ tekstiga „ETCSi ja A-klassi raadio paigaldamise kohta kõnealustele liinidele ja B-klassi süsteemide demonteerimise kohta“;

b) alapunktis 1 asendatakse tekst „üldine ja konteksti kirjeldus, sh faktid ja arvud olemasolevate rongiturvangusüsteemide kohta, nagu selle töövõime, ohutus, töökindlus, paigaldatud seadmete järelejäänud majanduslik eluiga ja ETCSi rakendamise kulude ja tulude analüüs“ tekstiga „üldine ja konteksti kirjeldus, sh

1) faktid ja arvud olemasolevate rongiturvangusüsteemide kohta, nagu selle töövõime, ohutus, töökindlus;

2) paigaldatud seadmete järelejäänud majanduslik eluiga ning ETCSi ja A-klassi raadio rakendamise kulude ja tulude analüüs;

3) riiklikud nõuded, mis on asjakohased arendusaluse 3 rongisiseste seadmete jaoks;

4) teave rongisiseste seadmete ja raudteeäärsete rajatiste vaheliste sidesüsteemide kohta (nt raadio ahela- või pakettkommutatsioon, ETCSi sõidusignaalide uuendamise võimalused; B-klassi sidesüsteemid);“;

c) alapunkti 4 alapunktis i asendatakse tekst „ETCSi kasutuselevõtu kuupäevad“ tekstiga „ETCSi ja A-klassi raadio kasutuselevõtu kuupäevad“;

d) alapunkti 4 alapunktis iii asendatakse tekst „või võrgustiku teistes osades“ tekstiga „või võrgustiku teistes osades, kaasa arvatud teenindusrajatistes“;

e) kolmandas lõigus asendatakse tekst „vähemalt iga viie aasta järel.“ tekstiga „vähemalt iga viie aasta järel. Riiklike rakenduskavade ajakohastamisel võetakse arvesse järgmise põlvkonna sidesüsteemi(de) kasutuselevõttu, sealhulgas kasutuselevõtu alguse kuupäeva ja võimaluse korral võrgu (osade) GSM-Ri demonteerimise kuupäeva.“;

f) tekst „direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõikes 1“ asendatakse tekstiga „direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõikes 1“.

42) Punkti 7.4.4 järele lisatakse uus punkt 7.4a järgmises sõnastuses:

„7.4a. **ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvuse kontrollide rakendamise eeskirjad**

Olemasolevaid veeremiüksusi loetakse kokkusobivaks nende võrgustike ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvuse tüüpidega, kus neid kasutatakse 16. jaanuaril 2020 ilma täiendavate kontrollideta, säilitades olemasolevad kasutuspiirangud või -tingimused.

Veeremiüksuse või taristu hilisemat muutmist seoses tehnilise või marsruudi ühilduvusega hallatakse vastavalt ETCSi ja raadiosüsteemi ühilduvuse jaoks kindlaksmääratud nõuetele.“

43) Punkti 7.5 neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemide KTK nõuetele vastavat rongituvastussüsteemi võib rakendada sõltumatult ETCSi või GSM-Ri rakendusest.“

44) Punktis 7.6.1 asendatakse tekst „tuleks lugeda“ tekstiga „tuleb lugeda“.

45) Punkti 7.6.1 lõppu lisatakse uus lõik järgmises sõnastuses:

„Kõik erijuhtumid ja nende asjakohased kuupäevad tuleb KTK tulevaste läbivaatamiste käigus uuesti üle vaadata, et piirata nende tehnilist ja geograafilist kohaldamisala, võttes aluseks hinnangu, mis on antud nende mõju kohta ohutusele, koostalitlusele, piiriülestele teenustele, TEN-T koridoridele ning nende säilitamise või kõrvaldamise praktilise ja majandusliku mõju kohta. Erilist tähelepanu tuleb pöörata ELi rahaliste vahendite kättesaadavusele.

Erijuhtumid piirduvad marsruudi või võrgustikuga, mille puhul need on rangelt vajalikud, ja nende puhul võetakse arvesse marsruudi ühilduvuse menetlusi.“

46) Punkti 7.6.2.1 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „peaks veeremiüksusele olema“ asendatakse tekstiga „peab veeremiüksusele olema“;

b) tekst „Viide 77, punkt 3.1.2.4“ asendatakse tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.2.3“;

c) tekst „Viide 77, punkt 3.1.8“ asendatakse tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.7“.

47) Punkti 7.6.2.2 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „Viide 77, punkt 3.1.2.4“ asendatakse tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.2.3“.

48) Tabeli kolmanda veeru kahes viimases reas asendatakse tekst „tehniliste kirjelduste kogumiku nr 2“ tekstiga „tehniliste kirjelduste kogumiku nr 2 või 3“.

49) Punkti 7.6.2.3 muudetakse järgmiselt:

a) tekst „Viide 77, punkt 3.1.2.4“ asendatakse tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.2.3“;

b) tekst „Viide 77, punkt 3.1.8“ asendatakse tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.7“;

c) tabeli teise veeru esimeses reas asendatakse tekst „A3“ tekstiga „P“;

d) tabeli kolmanda veeru esimeses reas asendatakse tekst „See erijuhtum on seotud TVMi kasutamisega“ tekstiga „See erijuhtum on seotud elektriliste ühendustega rööpaahelate kasutamisega“;

e) tabeli esimese veeru kolmandas reas olev tekst „peaks veeremiüksusele olema“ asendatakse tekstiga „peab veeremiüksusele olema“;

f) tabeli lõppu lisatakse uus rida järgmises sõnastuses:

„4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.1.4.1. Lisaks KTK nõuetele on lubatud suurim liivakogus üksuse ja rööpa kohta 30 s jooksul: 750 g	P	See erijuhtum on seotud selliste rööpaahelate kasutamisega, millel on suurem tundlikkus seoses rataste ja rööbaste vahelise isolatsioonikihiga Prantsusmaa raudteevõrgustikus tehtud liivatamise tõttu.“

50) Punkt 7.6.2.6 asendatakse järgmisega:

„7.6.2.6. Rootsi

Erijuhtum	Kategooria	Märkused
4.2.4 Mobiilside funktsioonid raudteedele – GSM-R Viide 33, punkt 4.2.3: on lubatud turule lasta rongisiseseid juhtkäskude ja signaalimise allsüsteeme, sealhulgas 2-vatiseid GSM-R-rongiraadioid ja ETCS-andmesideraadioid. Allsüsteemid peavad olema suutelised töötama raudteevõrkudes kuni -82 dBm.	P	Koostalitlust see ei mõjuta.“
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.1.2.1: Suurim lubatud kahe telje vaheline kaugus ≤ 17,5 m (ai joonisel 1, punkt 3.1.2.1).	P	

Erijuhtum	Kategooria	Märkused
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.1.2.3: Väikseim lubatud kaugus esimese ja viimase telje vahel ≥ 4,5 m ((L-b1-b2 joonisel 1, punkt 3.1.2.3).	P	
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.2.2.5: Sagedusvahemik: 0,0–2,0 Hz Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 25,0 A Hindamismeetod: madalpääsfilter Hindamisparameetrid: (allaskaleerimine 1 kHz-ni, mille järel on) 2,0 Hz 4. järgu Butterworthi madalpääsfilter, mille järel on ideaalne alaldi absoluutväärtuse andmiseks. Raudteeveeremi suurim häirevool ei tohi ületada 25,0 A sagedusvahemikus 0,0–2,0 Hz. Löökvool võib ületada 45,0 A vähem kui 1,5 sekundit ja 25 A vähem kui 2,5 sekundit.	P	

51) Punktis 7.6.2.7 asendatakse tekst „Viide 77, punkt 3.1.2.4“ tekstiga „Viide 77, punkt 3.1.4.1“.

52) Punktis 7.6.2.8 lisatakse tabeli lõppu uus rida järgmises sõnastuses:

„4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.2.2.5: Sagedusvahemik: 93–110 Hz Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 2,8 A (mõjutava üksuse puhul) 2 A (veduki puhul) Hindamismeetod: ribapääsfiltrid Hindamisparameetrid: — ribapääsfiltri omadused: Kesksagedused: 95, 96, 98, 100, 104, 106 ja 108 Hz 3 dB ribalaius: 4 Hz Butterworth, 6. järk — ruutkeskmise arvutamine: Integratsiooniaeg: 0,5 s Aja kattumine: 50 %	A3	See erijuhtum on vajalik, sest kõnealuseid rööpaahelaid võib muuta, lülitades kesksageduse 100 Hz-lt 106,7 Hz-le. See muudaks vananenuks veeremiüksusega seotud riikliku tehnilise eeskirjaga, mis vajab 100 Hz seiresüsteemi.“

53) Punkti 7.6.2.8 järele lisatakse uus punkt 7.6.2.9 järgmises sõnastuses:

„7.6.2.9. Itaalia

Erijuhtum	Kategooria	Märkused
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punktid 3.2.2.4 ja 3.2.2.6: Sagedusvahemik: 82–86 Hz Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 1,125 A Hindamismeetod: Fourier' kiirteisendus Hindamisparameetrid: aja-aken 1 s, Hanning'i aken, 50 % kattumine, kuue järjestikuse akna keskmine	P“.	

(54) Punkti 7.6.2.9 järele lisatakse uus punkt 7.6.2.10 järgmises sõnastuses:

„7.6.2.10. Tšehhi Vabariik

Erijuhtum	Kategooria	Märkused
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punktid 3.2.2.4 ja 3.2.2.6: Sagedusvahemik: 70,5–79,5 Hz Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 1 A Hindamismeetod: ribapääsfiltrid Hindamisparameetrid: — ribapääsfiltri omadused: Kesksagedused: 73, 75, 77 Hz (pidev riba) 3 dB ribalaius: 5 Hz Butterworth, järk 2*4 — ruutkeskmise arvutamine: Integratsiooniaeg: 0,5 s Aja kattumine: vähemalt 75 % Sagedusvahemik: 271,5–278,5 Hz Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 0,5 A Hindamismeetod: ribapääsfiltrid Hindamisparameetrid: — ribapääsfiltri omadused: Kesksagedused: 274, 276 Hz (pidev riba) 3 dB ribalaius: 5 Hz Butterworth, järk 2*4 — ruutkeskmise arvutamine: Integratsiooniaeg: 0,5 s Aja kattumine: vähemalt 75 %	A3	Seda erijuhtumit on vaja seni, kuni kasutatakse EFCP tüüpi rööbastee vooluahelaid.“

(55) Punkti 7.6.2.10 järele lisatakse uus punkt 7.6.2.11 järgmises sõnastuses:

„7.6.2.11. Madalmaad

Erijuhtum	Kategooria	Märkused
4.2.10 Raudteeäärsed rongituvastussüsteemid Viide 77, punkt 3.2.2.6: Sagedusvahemik: 65–85 Hz (ATBEG piirnorm) Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 0,5 A Hindamismeetod: ribapääsfiltrid Hindamisparameetrid: — ribapääsfiltri omadused Kesksagedus: 75 Hz 3 dB ribalaius: 20 Hz 20 dB ribalaius: 40 Hz — ruutkeskmise arvutamine Integratsiooniaeg: 5 s Aja kattumine: 80 % Alla 1 s kestvat siiret, mis ületab üksnes ATBEG piirnormi ja mitte GRSi piirnormi, võib eirata. Sagedusvahemik: 65–85 Hz (GRS TC piirnorm) Häirevoolu piirnorm [ruutkeskmine väärtus]: 1,7 A Hindamismeetod: ribapääsfiltrid Hindamisparameetrid: — ribapääsfiltri omadused Kesksagedus: 75 Hz 3 dB ribalaius: 20 Hz 20 dB ribalaius: 40 Hz — ruutkeskmise arvutamine Integratsiooniaeg: 1,8 s Aja kattumine: 80 %	A3	Seda erijuhtumit on vaja B-klassi süsteemi ATBEG kontekstis.“

56) Lisa A asendatakse järgmisega:

„*LISA A*

Viited

Iga põhiparameetri viite kohta (käesoleva KTK 4. peatükk) on alljärgnevas tabelis märgitud vastavad kohustuslikud tehnilised kirjeldused tabelis A2 esitatud viitenumbri kaudu (tabel A2.1, tabel A2.2, tabel A2.3).

Tabel A1

Viide 4. peatükis	Viitenumber (vt tabel A2)
4.1	
4.1a	Välja jäetud

Viide 4. peatükis	Viitenumber (vt tabel A2)
4.1b	Välja jäetud
4.1c	3
4.2.1	
4.2.1 a	27, 78
4.2.2	
4.2.2 a	14
4.2.2 b	1, 4, 13, 15, 60
4.2.2 c	31, 37b, c, d
4.2.2 d	18, 20
4.2.2 e	6
4.2.2 f	7, 81, 82
4.2.3	
4.2.3 a	14
4.2.3 b	1, 4, 13, 15, 60
4.2.3 c	Välja jäetud
4.2.3 d	18, 21
4.2.4	
4.2.4 a	64, 65
4.2.4 b	66
4.2.4 c	67
4.2.4 d	68
4.2.4 e	73, 74
4.2.4 f	32, 33
4.2.4 g	48
4.2.4 h	69, 70
4.2.4 j	71, 72
4.2.4 k	75, 76

Viide 4. peatükis	Viitenumber (vt tabel A2)
4.2.5	
4.2.5 a	64, 65
4.2.5 b	10, 39, 40
4.2.5 c	19, 20
4.2.5 d	9, 43
4.2.5 e	16, 50
4.2.6	
4.2.6 a	8, 25, 26, 36 c, 49, 52
4.2.6 b	29, 45
4.2.6 c	46
4.2.6 d	34
4.2.6 e	20
4.2.6 f	Välja jäetud
4.2.7	
4.2.7 a	12
4.2.7 b	62, 63
4.2.7 c	34
4.2.7 d	9
4.2.7 e	16
4.2.8	
4.2.8 a	11, 79, 83
4.2.9	
4.2.9 a	23
4.2.10	
4.2.10 a	77 (punkt 3.1)
4.2.11	
4.2.11 a	77 (punkt 3.2)

Viide 4. peatükis	Viitenumber (vt tabel A2)
4.2.12	
4.2.12 a	6, 51
4.2.13	
4.2.13 a	32, 33, 51, 80
4.2.14	
4.2.14 a	5
4.2.15	
4.2.15 a	38

Tehnilised kirjeldused

Raudteeäärse allsüsteemi suhtes kohaldatakse ühte käesolevas lisas esitatud kolmest tabelist (tabel A2.1, tabel A2.2, tabel A2.3). Rongisisese allsüsteemi suhtes kohaldatakse kas tabelit A2.2 või tabelit A2.3 pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi.

Kui tabelis A2 loetletud dokument sisaldab kopeerimise või viitamise kaudu teise dokumendi selgelt kindlaks tehtud alapunkti, peetakse ainult seda alapunkti tabelis A2 loetletud dokumendi osaks.

Kui tabelis A2 loetletud dokument viitab kohustuslikus või normatiivses korras dokumendile, mida ei ole tabelis A2 loetletud, arvestatakse viidatud dokumenti käesoleva KTK eesmärgil alati vastuvõetava tõendina põhiparameetritele vastavuse kohta (mida saab kasutada koostalitluse komponentide ja allsüsteemide sertifitseerimiseks ning selle jaoks ei ole vaja KTKd tulevikus läbi vaadata), mitte kohustusliku tehnilise kirjeldusena.

Märkus: tabelis A2 märkega „reserveeritud“ tähistatud tehnilised kirjeldused on loetletud avatud punktidena ka lisas G, kui vastavate avatud punktide sulgemiseks on vaja osutada riiklikele eeskirjadele. Avatud punktina loetlemata reserveeritud dokumente kavatsetakse käsitada süsteemi täiustusena.

Tabel A 2.1

Kohustuslike tehniliste kirjelduste loetelu

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 1 (ainult raudteeäärsete allsüsteemide jaoks. Rongisiseste allsüsteemide suhtes mitte kohaldada pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi) (ETCSi arendusalus 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
1	ERA/ERTMS/003204	ERTMS/ETCS Functional requirement specification	5.0	
2	Välja jäetud			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	2.0.0.	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	2.3.0.	
5	SUBSET-027	FFFIS Juridical recorder-downloading tool	2.3.0.	Märkus 1

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 1 (ainult raudteeäärsete allsüsteemide jaoks. Rongisiseste allsüsteemide suhtes mitte kohaldada pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi) (ETCSi arendusalus 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
6	SUBSET-033	FIS for man-machine interface	2.0.0.	
7	SUBSET-034	FIS for the train interface	2.0.0.	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	2.1.1.	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	2.4.1.	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	2.3.0.	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	2.3.0.	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	2.3.0.	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	2.3.0.	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	2.1.0.	
15	SUBSET-108	Interoperability related consolidation on TSI Annex A documents	1.2.0.	
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.3.0.	
17	Välja jäetud			
18	SUBSET-046	Radio infill FFFS	2.0.0.	
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	2.0.0.	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	2.0.0.	
21	SUBSET-049	Radio infill FIS with LEU/interlocking	2.0.0.	
22	Välja jäetud			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	2.1.0.	
24	Välja jäetud			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	2.2.0.	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	2.2.0.	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	2.5.0.	
28	Välja jäetud			
29	SUBSET-102	Test specification for interface „K“	1.0.0.	
30	Välja jäetud			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	2.0.2.	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	8.0.0.	Märkus 10

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 1 (ainult raudteeäärsete allsüsteemide jaoks. Rongisiseste allsüsteemide suhtes mitte kohaldada pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi) (ETCSi arendusalus 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	16.0.0.	Märkus 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0.	
35	Välja jäetud			
36 a	Välja jäetud			
36 b	Välja jäetud			
36 c	SUBSET-074–2	FFFIS STM Test cases document	1.0.0.	
37 a	Välja jäetud			
37 b	SUBSET-076–5-2	Test cases related to features	2.3.3.	
37 c	SUBSET-076–6-3	Test sequences	2.3.3.	
37 d	SUBSET-076–7	Scope of the test specifications	1.0.2.	
37 e	Välja jäetud			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092–1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	2.3.0.	
40	SUBSET-092–2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	2.3.0.	
41	Välja jäetud			
42	Välja jäetud			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	2.2.2.	
44	Välja jäetud			
45	SUBSET-101	Interface „K“ Specification	1.0.0.	
46	SUBSET-100	Interface „G“ Specification	1.0.1.	
47	Välja jäetud			
48	Reserveeritud	Test specification for mobile equipment GSM-R		Märkus 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	2.1.1.	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.0.0.	
51	Reserveeritud	Ergonomic aspects of the DMI		
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	2.1.1.	
53	Välja jäetud			
54	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 1 (ainult raudteeäärsete allsüsteemide jaoks. Rongisiseste allsüsteemide suhtes mitte kohaldada pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi) (ETCSi arendusalus 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
55	Välja jäetud			
56	Välja jäetud			
57	Välja jäetud			
58	Välja jäetud			
59	Välja jäetud			
60	Välja jäetud			
61	Välja jäetud			
62	Reserveeritud	RBC-RBC Test specification for safe communication interface		
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	1.0.0.	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0.	Märkus 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0.	Märkus 3
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1.	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Märkus 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0.	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 1 (ainult raudteeäärsete allsüsteemide jaoks. Rongisiseste allsüsteemide suhtes mitte kohaldada pärast punktis 7.4.2.3 kindlaks määratud üleminekuperioodi) (ETCSi arendusalus 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Märkus 7
78	Reserveeritud	ETCSi DMI funktsioonide ohutusnõuded		
79	Ei kohaldata	Ei kohaldata		
80	Ei kohaldata	Ei kohaldata		
81	Ei kohaldata	Ei kohaldata		
82	Ei kohaldata	Ei kohaldata		

Tabel A 2.2

Kohustuslike tehniliste kirjelduste loetelu

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 2 (ETCSi arendusalus 3, hooldusredaktsioon 1 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
1	Välja jäetud			
2	Välja jäetud			
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.1.0.	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	3.4.0.	
5	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.1.0.	
6	ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.4.0.	
7	SUBSET-034	Train Interface FIS	3.1.0.	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.1.0.	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.0.0.	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.1.0.	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	3.0.0.	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.1.0.	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.3.0.	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	3.1.0.	
15	Välja jäetud			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.4.0.	
17	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 2 (ETCSi arendusalus 3, hooldusredaktsioon 1 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
18	Välja jäetud			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0.	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0.	
21	Välja jäetud			
22	Välja jäetud			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	3.0.0.	
24	Välja jäetud			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0.	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.0.0.	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.4.0.	
28	Välja jäetud			
29	SUBSET-102	Test specification for interface „K“	2.0.0.	
30	Välja jäetud			
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	3.0.0.	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	8.0.0.	Märkus 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	16.0.0.	Märkus 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0.	
35	Välja jäetud			
36 a	Välja jäetud			
36 b	Välja jäetud			
36 c	SUBSET-074–2	FFFIS STM Test cases document	3.0.0.	
37 a	Välja jäetud			
37 b	SUBSET-076–5-2	Test cases related to features	3.2.0.	
37 c	SUBSET-076–6-3	Test sequences	3.1.0.	
37 d	SUBSET-076–7	Scope of the test specifications	3.2.0.	
37 e	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 2 (ETCSi arendusalus 3, hooldusredaktsioon 1 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092–1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.0.0.	
40	SUBSET-092–2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.0.0.	
41	Välja jäetud			
42	Välja jäetud			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0.	
44	Välja jäetud			
45	SUBSET-101	Interface „K“ Specification	2.0.0.	
46	SUBSET-100	Interface „G“ Specification	2.0.0.	
47	Välja jäetud			
48	Reserveeritud	Test specification for mobile equipment GSM-R		Märkus 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.0.0.	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0.	
51	Välja jäetud			
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.1.0.	
53	Välja jäetud			
54	Välja jäetud			
55	Välja jäetud			
56	Välja jäetud			
57	Välja jäetud			
58	Välja jäetud			
59	Välja jäetud			
60	SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.2.0.	
61	Välja jäetud			
62	Välja jäetud			
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0.	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0.	Märkus 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0.	Märkus 3

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 2 (ETCSi arendusalus 3, hooldusredaktsioon 1 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1.	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Märkus 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0.	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Märkus 7
78	Välja jäetud			Märkus 6
79	SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.0.0.	
80	Välja jäetud			Märkus 5
81	Reserveeritud	Train Interface FFFIS		
82	Reserveeritud	FFFIS TI – Safety Analysis		

Tabel A 2.3

Kohustuslike tehniliste kirjelduste loetelu

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 3 (ETCSi arendusalus 3, väljalase 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
1	Välja jäetud			
2	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 3 (ETCSi arendusalus 3, väljalase 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
3	SUBSET-023	Glossary of Terms and Abbreviations	3.3.0.	
4	SUBSET-026	System Requirements Specification	3.6.0.	
5	SUBSET-027	FIS Juridical Recording	3.3.0.	
6	ERA_ERTMS_015560	ETCS Driver Machine interface	3.6.0.	
7	SUBSET-034	Train Interface FIS	3.2.0.	
8	SUBSET-035	Specific Transmission Module FFFIS	3.2.0.	
9	SUBSET-036	FFFIS for Eurobalise	3.1.0.	
10	SUBSET-037	EuroRadio FIS	3.2.0.	
11	SUBSET-038	Offline key management FIS	3.1.0.	
12	SUBSET-039	FIS for the RBC/RBC handover	3.2.0.	
13	SUBSET-040	Dimensioning and Engineering rules	3.4.0.	
14	SUBSET-041	Performance Requirements for Interoperability	3.2.0.	
15	Välja jäetud			
16	SUBSET-044	FFFIS for Euroloop	2.4.0.	
17	Välja jäetud			
18	Välja jäetud			
19	SUBSET-047	Trackside-Trainborne FIS for Radio infill	3.0.0.	
20	SUBSET-048	Trainborne FFFIS for Radio infill	3.0.0.	
21	Välja jäetud			
22	Välja jäetud			
23	SUBSET-054	Responsibilities and rules for the assignment of values to ETCS variables	3.0.0.	
24	Välja jäetud			
25	SUBSET-056	STM FFFIS Safe time layer	3.0.0.	
26	SUBSET-057	STM FFFIS Safe link layer	3.1.0.	
27	SUBSET-091	Safety Requirements for the Technical Interoperability of ETCS in Levels 1 and 2	3.6.0.	
28	Välja jäetud			
29	SUBSET-102	Test specification for interface „K“	2.0.0.	
30	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 3 (ETCSi arendusalus 3, väljalase 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
31	SUBSET-094	Functional requirements for an onboard reference test facility	3.1.0.	
32	EIRENE FRS	GSM-R Functional requirements specification	8.0.0.	Märkus 10
33	EIRENE SRS	GSM-R System requirements specification	16.0.0.	Märkus 10
34	A11T6001	(MORANE) Radio Transmission FFFIS for EuroRadio	13.0.0.	
35	Välja jäetud			
36 a	Välja jäetud			
36 b	Välja jäetud			
36 c	SUBSET-074–2	FFFIS STM Test cases document	3.1.0.	
37 a	Välja jäetud			
37 b	SUBSET-076–5-2	Test cases related to features	3.3.0.	
37 c	SUBSET-076–6-3	Test sequences	3.2.0.	
37 d	SUBSET-076–7	Scope of the test specifications	3.3.0.	
37 e	Välja jäetud			
38	06E068	ETCS Marker-board definition	2.0	
39	SUBSET-092–1	ERTMS EuroRadio Conformance Requirements	3.1.0.	
40	SUBSET-092–2	ERTMS EuroRadio test cases safety layer	3.1.0.	
41	Välja jäetud			
42	Välja jäetud			
43	SUBSET 085	Test specification for Eurobalise FFFIS	3.0.0.	
44	Välja jäetud			
45	SUBSET-101	Interface „K“ Specification	2.0.0.	
46	SUBSET-100	Interface „G“ Specification	2.0.0.	
47	Välja jäetud			
48	Reserveeritud	Test specification for mobile equipment GSM-R		Märkus 4
49	SUBSET-059	Performance requirements for STM	3.1.0.	
50	SUBSET-103	Test specification for Euroloop	1.1.0.	
51	Välja jäetud			

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 3 (ETCSi arendusalus 3, väljalase 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
52	SUBSET-058	FFFIS STM Application layer	3.2.0.	
53	Välja jäetud			
54	Välja jäetud			
55	Välja jäetud			
56	Välja jäetud			
57	Välja jäetud			
58	Välja jäetud			
59	Välja jäetud			
60	SUBSET-104	ETCS System Version Management	3.3.0.	
61	Välja jäetud			
62	Välja jäetud			
63	SUBSET-098	RBC-RBC Safe Communication Interface	3.0.0.	
64	EN 301 515	Global System for Mobile Communication (GSM); Requirements for GSM operation on railways	2.3.0.	Märkus 2
65	TS 102 281	Detailed requirements for GSM operation on railways	3.0.0.	Märkus 3
66	TS 103 169	ASCI Options for Interoperability	1.1.1.	
67	(MORANE) P 38 T 9001	FFFIS for GSM-R SIM Cards	5.0	Märkus 10
68	ETSI TS 102 610	Railway Telecommunication; GSM; Usage of the UUIE for GSM operation on railways	1.3.0.	
69	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
70	(MORANE) F 12 T 6002	FIS for Confirmation of High Priority Calls	5.0	
71	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS for Functional Addressing	4.1	
72	(MORANE) E 12 T 6001	FIS for Functional Addressing	5.1	
73	(MORANE) F 10 T6001	FFFS for Location Dependent Addressing	4	
74	(MORANE) F 12 T6001	FIS for Location Dependent Addressing	3	
75	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	

Viitenr	Tehniliste kirjelduste kogumik nr 3 (ETCSi arendusalus 3, väljalase 2 ja GSM-Ri arendusalus 1)			
	Viide	Tehnilise kirjelduse pealkiri	Versioon	Märkused
76	(MORANE) F 12 T 6003	FIS for Presentation of Functional Numbers to Called and Calling Parties	4	
77	ERA/ERTMS/033281	Interfaces between CCS trackside and other subsystems	4.0	Märkus 7
78	Välja jäetud			Märkus 6
79	SUBSET-114	KMC-ETCS Entity Off-line KM FIS	1.1.0.	
80	Välja jäetud			Märkus 5
81	Reserveeritud	Train Interface FFFIS		
82	Reserveeritud	FFFIS TI – Safety Analysis		
83	SUBSET-137	On-line Key Management FFFIS	1.0.0.	

Märkus 1: kohustuslik on ainult salvestatava teabe funktsionaalne kirjeldus, mitte liidese tehnilised näitajad.

Märkus 2: kohustuslikud on standardi EN 301 515 punktis 2.1 loetletud tehniliste kirjelduste alapunktid, mis viitenumbrite 32 ja 33 all on tähistatud viitega „MI“.

Märkus 3: kohustuslikud on standardi TS 102 281 tabelites 1 ja 2 loetletud muutmistaotlused, mis mõjutavad viitenumbrite 32 ja 33 all viitega „MI“ tähistatud alapunkte.

Märkus 4: viitenumbri 48 all on üksnes GSM-Ri mobiilsideseadmete katsetamise juhud. Esialgu „reserveeritud“. Kui lepitakse kokku KTK tulevases läbivaatamises, kehtestatakse neis tabelites olemasolevate ühtlustatud katsejuhtude kataloog mobiilsideseadmete ja -võrkude hindamiseks vastavalt käesoleva KTK punktis 6.1.2 esitatud korrale.

Märkus 5: turule lastud tooted on juba kooskõlastatud GSM-Riga (juhi-masina-liides) seotud raudteeveo-ettevõtjate vajadustega ja täielikult koostalitlusvõimelised, mistõttu puudub vajadus standardi järele juhtkäskude KTKs.

Märkus 6: viitenumbri 78 all esitamiseks mõeldud teave on kantud viitenumbri 27 alla (SUBSET-091).

Märkus 7: see dokument ei ole seotud ETCSi ja GSM-R arendusalusega.

Märkus 8: välja jäetud.

Märkus 9: välja jäetud.

Märkus 10: juhtkäskude KTKs on kohustuslikud vaid „MI“-nõuded.

Märkus 11: välja jäetud.

Märkus 12: välja jäetud.

Märkus 13: välja jäetud.

Märkus 14: välja jäetud.

Tabel A3

Kohustuslike standardite loetelu

Allpool olevas tabelis loetletud standardite versiooni ja nende hilisemate muudatuste kohaldamine sertifitseerimismenetluses, kui need avaldatakse harmoneeritud standardina, on asjakohane viis, et järgida täielikult komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 I lisas esitatud riskijuhtimisprotsessi, ilma et see piiraks käesoleva KTK 4. peatüki ja 6. peatüki sätete kohaldamist.

Nr	Viide	Dokumendi nimi ja märkused	Versioon	Märkus
A1	EN 50126-1	Railway applications – The specification and demonstration of reliability, availability, maintainability and safety (RAMS) – Part 1: Generic RAMS Process	2017	
			1999	1, 2
A2	EN 50128	Railway applications — Communication, signalling and processing systems — Software for railway control and protection systems	2011	
A3	EN 50129	Railway applications — Communication, signalling and processing systems — Safety related electronic systems for signalling	2003	1
A4	EN 50159	Railway applications - Communication, signalling and processing systems	2010	1
A5	EN 50126-2	Railway applications – The specification and demonstration of reliability, availability, maintainability and safety (RAMS) – Part 2: Systems Approach to Safety	2017	3

Märkus 1: kõnealune standard on ühtlustatud: vt komisjoni teatis, mis on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiviga 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuesti sõnastatud) (ELT C 435, 15.12.2017), kus on viidatud ka avaldatud parandustele.

Märkus 2: kõnealust standardi versiooni võib kasutada standardi ajakohastatud versioonis kindlaks määratud üleminekuperioodil.

Märkus 3: ette nähtud kasutamiseks koos standardiga EN 50126-1 (2017).

Tabel A4

Kohustuslike standardite loetelu akrediteeritud laborite puhul

Nr	Viide	Dokumendi nimi ja märkused	Versioon	Märkus
A6	ISO/IEC 17025	General requirements for the competence of testing and calibration laboratories	2017“	

57) Lisa G asendatakse järgmisega:

„*LISA G*

Avatud punktid

Avatud punkt	Märkused
Pidurdamine	Kohaldatakse üksnes ETCSi arendusaluse 2 suhtes (vt lisa A tabeli A2 punkt 15). Lahendatud seoses ETCSi arendusalusega 3 (vt lisa A tabeli A2 punktid 4 ja 13).
Töökindluse ja käideldavuse nõuded	Sagedasti esinevad halvenenud tingimused, mida põhjustavad juht- ja signaalseadmete tõrked, vähendavad süsteemi ohutust.
Rööbastele puistatava liiva omadused	Vt lisa A tabel A2 viide 77. See ei ole avatud punkt 1 520 mm jaoks.
Rattaharja määrdeainete omadused	Vt lisa A tabel A2 viide 77.
Näivat manööverdamistakistust mõjutav veeremi omaduste kogum	Vt lisa A tabel A2 viide 77.
Juhitud häire: — Veeremi impedants — Alajaama impedants (ainult alalisvooluvõrkude puhul) — Sagedusalavälised piirnormid — Alajaamadele ja veeremile omistatud häirevoolu piirnormid — Mõõtmise, katsetamise ja hindamise kirjeldus	Vt lisa A tabel A2 viide 77.“

VII LISA

Otsuse 2011/665/EL I lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkt 2.3 asendatakse järgmisega:

„2.3. **Kasutajad ja kasutajate juurdepääsuõigused**

Lubatud veeremitüüpide Euroopa registri kasutajad on loetletud allpool.

Tabel 1

Lubatud veeremitüüpide Euroopa registrile juurdepääsemise õigused

Kasutaja	Juurdepääsuõigused	Sisselogimine, kasutajakontod
Mis tahes liikmesriigi riiklik ohutusasutus	Kõnealuse liikmesriigiga seotud andmete esitamine agentuurile valideerimiseks. Andmete (sh andmete, mille kinnitamine on ootel) piiramatu vaatamine.	Kasutajanime ja parooli abil sisselogimine. Funktsionaalseid või anonüümseid kontosid ei tehta kättesaadavaks. Kui riiklik ohutusasutus seda taotleb, siis võidakse luua mitu kontot.
Agentuur	Veeremitüübi loaga seotud selliste andmete registreerimine, mida ta on töödelnud lube väljaandva üksusena. Käesolevale kirjeldusele vastavuse kinnitamine ja riikliku ohutusasutuse esitatud andmete avaldamine. Andmete (sh andmete, mille kinnitamine on ootel) piiramatu vaatamine.	Kasutajanime ja parooli abil sisselogimine.
Avalik	Kinnitatud andmete vaatamine.	Ei kohaldata.“

2) Punktile 2.4 lisatakse järgmine lõik:

„Lubatud veeremitüüpide Euroopa register võimaldab vajaduse korral vahetada teavet agentuuri teiste selliste teabesüsteemidega nagu otsuse (EL) 2018/1614 kohane Euroopa raudteeveeremiregister, komisjoni otsuse 2014/880/EL (*) kohane raudteetaristuregistri ühine kasutajaliides ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määruse (EL) 2016/796 (**) artiklis 12 osutatud ühtne kontaktpunkt.

(*) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta rakendusotsus 2014/880/EL, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid tehnilisi kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2011/633/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 489).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).“

3) Punktile 2.5 lisatakse järgmised taanded:

— „Euroopa raudteeveeremiregister: Euroopa raudteeveeremiregistrisse kantud veeremitüübi puhul peab andmevorming vastama üks ühele lubatud veeremitüüpide Euroopa registris määratud tüüpidele ja kui see on asjakohane, siis ka tüübi variantidele või versioonidele;

— ühtne kontaktpunkt: (*) ühtne kontaktpunkt toetub tüüpe/variante/versioone käsitleva teabe haldamisel lubatud veeremitüüpide Euroopa registrile. Süsteemidevahelises teabevahetuses kasutatakse viitena tüübi identifitseerimisandmeid; ühtne kontaktpunkt võimaldab lubatud veeremitüüpide Euroopa registrist otsida teavet tüüpide/variantide/versioonide kohta ja käivitab veeremitüübi loa andmise korral tüübi/variandi/versiooni teabe avaldamise lubatud veeremitüüpide Euroopa registris;

— ühtsete eeskirjade andmebaas, (**) mis sisaldab siseriiklikke eeskirju: veeremilubasid käsitlevate siseriiklike eeskirjade puhul: selliste parameetrite loetelu, mille vastavushindamine toimub veeremitüüpide Euroopa registris esitatud siseriiklike eeskirjade alusel, on sama ühtsete eeskirjade andmebaasis. Lubatud veeremitüüpide Euroopa register ei tohi võimaldada viitamist ühelegi parameetrile, mida ei ole ühtsete eeskirjade andmebaasi kantud.

Kuni ühtse eeskirjade andmebaas toimib ja andmed viiakse üle viitedokumentide andmebaasist ja süsteemist Notif-IT, on parameetrite loetelu, mille vastavushindamine toimub lubatud veeremitüüpide Euroopa registris märgitud siseriiklike eeskirjade alusel, sama mis viitedokumentide andmebaasis. Lubatud veeremitüüpide Euroopa register ei tohi võimaldada viitamist ühelegi parameetrile, mida ei ole viitedokumentide andmebaasi kantud.

(*) Nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 artikliga 12.
(**) Nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 artikliga 27.“

4) Punkt 5.1 asendatakse järgmisega:

„5.1. **Üldpõhimõte**

Iga riiklik ohutusasutus esitab teabe, mis käsitleb tema väljastatud veeremitüübi või veeremitüübi variandi lubasid.

Iga riiklik ohutusasutus esitab teavet veeremitüübi versioonide või veeremitüübi variantide versioonide kohta, mille ta on saanud kooskõlas määruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõikega 3.

Agentuur registreerib vahetult teabe tema väljastatud veeremitüübi või veeremitüübi variandi lubade kohta ja teabe mille ta on saanud veeremitüübi versiooni või veeremitüübi variandi versioonide kohta.

Lubatud veeremitüüpide Euroopa register sisaldab veebipõhist vahendit riiklike ohutusasutuste ja agentuuri vahel teabe vahetamiseks. Kõnealune vahend võimaldab järgmise teabe vahetamist:

1) veeremitüübi tunnuse reserveerimine;

2) riikliku ohutusasutuse poolt agentuurile registri jaoks esitatud andmed, sealhulgas:

a) uue veeremitüübi või uue veeremitüübi variandi loa väljastamisega seotud andmed (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus II lisas sätestatud kogu andmekogumi);

b) andmed, mis on seotud lubatud veeremitüüpide Euroopa registris varem registreeritud veeremitüübile loa väljastamisega (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus ainult loa endaga seotud andmed, s.o II lisa jaotises 3 esitatud väljad);

c) uue veeremitüübi versiooni või uue veeremitüübi variandi versiooni registreerimisega seotud andmed (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus II lisas sätestatud kogu andmekogumi);

d) olemasoleva loa muutmisega seotud andmed (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus ainult andmed nende väljade kohta, mida tuleb muuta; see ei tohi hõlmata veeremiüksuse karakteristikutega seotud andmete muutmist);

e) andmed seoses olemasoleva loa peatamisega (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus ainult teabe peatamise kuupäeva kohta);

f) olemasoleva loa taasaktiveerimisega seotud andmed (sel juhul esitab riiklik ohutusasutus ainult andmed nende väljade kohta, mida tuleb muuta), mille korral eristatakse

— taasaktiveerimist andmeid muutmata;

— taasaktiveerimist andmete muutmisega (need andmed ei tohi olla seotud veeremi karakteristikutega);

g) loa tühistamisega seotud andmed;

h) vea parandamisega seotud andmed;

3) riiklikule ohutusasutusele saadetud agentuuri taotlused andmete selgitamise ja/või parandamise kohta;

4) agentuuri esitatud selgituste ja/või paranduste taotlustele saadetavad riikliku ohutusasutuse vastused.

Riiklik ohutusasutus esitab registri ajakohastamise andmed elektrooniliselt veebipõhise rakenduse abil ning kasutades veebipõhist elektroonilist tüüpvormi, kus on täidetud II lisas esitatud asjakohased väljad.

Agentuur kontrollib riikliku ohutusasutuse esitatud andmete vastavust käesolevale kirjeldusele, et need kas kinnitada või nende kohta selgitust paluda.

Kui agentuur on seisukohal, et riikliku ohutusasutuse esitatud andmed ei ole käesoleva kirjeldusega kooskõlas, siis saadab agentuur riiklikule ohutusasutusele esitatud andmete parandamise või selgitamise taotluse.

Iga veeremitüübi andmete ajakohastamise korral loob süsteem kinnitava teate, mis saadetakse e-posti teel andmed esitanud riikliku ohutusasutusega seotud kasutajatele, kõigi nende liikmesriikide riiklikele ohutusasutustele, kus see tüübiluba kasutusel on, veeremitüübi loa omanikule ja agentuurile.“

5) Punkt 5.2.1 asendatakse järgmisega:

„5.2.1. *Uue veeremitüübi loa, uue veeremitüübi variandi ja uue veeremitüübi versiooni registreerimine*

1) Riiklik ohutusasutus teavitab agentuuri mis tahes veeremitüübi loa väljastamisest 20 tööpäeva jooksul alates loa väljastamisest.

2) Riiklik ohutusasutus teavitab agentuuri mis tahes veeremitüübi variandist 20 tööpäeva jooksul alates loa väljastamisest.

3) Riiklik ohutusasutus teavitab agentuuri kõikidest veeremitüübi versioonidest või veeremitüübi variantide versioonidest, mille kohta ta on saanud määruse (EL) 2018/545 artikli 15 lõike 3 kohaselt teavet 20 tööpäeva jooksul pärast täieliku teabe saamist.

4) Agentuur kontrollib riikliku ohutusasutuse esitatud teavet ning 20 tööpäeva jooksul alates teabe laekumisest kas kinnitab selle ja määrab veeremitüübile III lisas esitatud numbri või esitab andmete parandamise või selgitamise taotluse. Selleks et vältida veeremitüüpide soovimatut korduvat sisestamist lubatud veeremitüüpide Euroopa registrisse, kontrollib agentuur registri andmete alusel, kas mõni teine liikmesriik on selle tüübi juba varem registreerinud.

5) Pärast riikliku ohutusasutuse väljastatud teabe kinnitamist määrab agentuur uuele veeremitüübile numbri. Veeremitüübile numbri määramise eeskirjad on esitatud III lisas.“

6) Punkt 5.3 asendatakse järgmisega:

„5.3. **Andmete sisestamine või muutmine agentuuri poolt**

5.3.1. *Lube väljaandev üksus on riiklik ohutusasutus*

Kui riiklik ohutusasutus tegutseb lube väljaandva üksusena, ei tohi agentuur muuta riikliku ohutusasutuse esitatud andmeid. Agentuuri roll on üksnes valideerimine ja avaldamine.

Erandjuhtudel, näiteks kui tavapärast menetlust ei ole tehnilistel põhjustel võimalik järgida, võib agentuur riikliku ohutusasutuse taotluse alusel sisestada või muuta andmeid, mille riiklik ohutusasutus on esitatud. Sel juhul kinnitab riiklik ohutusasutus, kes andmete sisestamist või muutmist taotles, agentuuri sisestatud või muudetud andmed ning agentuur peab menetluse kohta nõuetekohaselt aruandlust. Kehtivad punktis 5.2 nimetatud lubatud veeremitüüpide Euroopa registrisse andmete sisestamise ajavahemikud.

5.3.2. *Lube väljaandev üksus on agentuur*

Kui agentuur toimib lube väljaandva üksusena, peab ta:

a) registreerima veeremitüübi loa või veeremitüübi variandi 20 tööpäeva jooksul pärast loa väljastamist;

b) registreerima veeremitüübi versiooni või veeremitüübi variandi versiooni 20 tööpäeva jooksul pärast täieliku teabe saamist;

c) muutma kehtivat veeremitüübi luba 20 tööpäeva jooksul pärast loa muutmise taotluse saamist;

d) peatama kehtiva veeremitüübi loa viie tööpäeva jooksul pärast loa peatamise taotluse saamist;

e) taasaktiveerima varem peatatud veeremitüübi loa 20 tööpäeva jooksul pärast loa taasaktiveerimise taotluse saamist;

f) tühistama kehtiva veeremitüübi loa viie tööpäeva jooksul pärast loa tühistamise taotluse saamist.“

7) Punkt 6 asendatakse järgmisega:

„6. SÕNASTIK

Termin või lühend	Määratlus
Veeremitüübi tunnus	Tüübi tunnus, mis koosneb tüübi numbrist (parameeter 0.1, koosneb kümnest numbrist), variant (parameeter 0.2, tähtnumbriline kood, mis koosneb kolmest tähemärgist) ja versioon (parameeter 0.4, tähtnumbriline kood, mis koosneb kolmest tähemärgist): TypeID = Tüübi number+variant+versioon = XX-XXX-XXXX-X-ZZZ-VVV
Piirang	Veeremitüübi loas esitatud mis tahes tingimus või piirang, mida kohaldatakse kõnealusele tüübile vastava veeremi turule laskmisele või kasutamisele. Piirangud ei hõlma tehnilisi karakteristikuid, mis on esitatud II lisa jaotises 4 („Parameetrite loend ja vorming“).
Loa muutmine	Muutmine, mida on taotlenud lube väljaandev üksus seoses varem avaldatud registreeritud veeremitüübi luba käsitlevate muutmist vajavate andmetega.
Loa peatamine	Lube väljaandva üksuse tehtud otsus, mille kohaselt veeremitüübi luba ajutiselt peatatakse ning kuni peatamise aluseks olnud põhjuseid ei ole analüüsitud, ei tohi ühelegi veeremile anda turule laskmise luba selle veeremi kõnealusele tüübile vastavuse alusel. Veeremitüübi loa peatamist ei kohaldata juba kasutusel olevatele veeremiüksustele.
Loa taasaktiveerimine	Lube väljaandva üksuse otsus, mille kohaselt asutuse varem kehtestatud loa peatamist enam ei kohaldata.
Luba tuleb uuendada	Lube väljaandva üksuse tehtud otsust, mille kohaselt veeremitüübi luba tuleb uuendada vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 24 lõikele 3, ning ühelegi veeremile ei tohi anda turule laskmise luba selle veeremi kõnealusele tüübile vastavuse alusel. Staatus „luba tuleb uuendada“ ei mõjuta juba kasutusel olevaid veeremiüksusi.
Loa tühistamine	Lube väljaandva üksuse poolt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 26 kohaselt tehtud otsus, mille kohaselt veeremitüübi luba enam ei kehti. Veeremiüksused, mis juba on saanud turule laskmise loa selle tüübi alusel, kõrvaldatakse turult.
Viga	Edastatud või avaldatud andmed, mis ei vasta kõnealusele veeremitüübi loale. Loa muutmine ei kuulu selle määratluse alla.“

VIII LISA

Otsuse 2011/665/EL II lisa asendatakse järgmisega:

„II LISA

REGISTREERITAVAD ANDMED JA VORMING

1) Lubatud veeremitüüpide Euroopa register sisaldab iga lubatud veeremitüübi kohta järgmisi andmeid:

   a) tüübi määratlus;

   b) tootja;

   c) vastavus koostalitlusvõime tehnilistele kirjeldustele;

   d) antud load, sh üldine teave nende lubade kohta, nende oleku kohta ning nende parameetrite loend, mille vastavust siseriiklikele eeskirjadele on kontrollitud;

   e) tehnilised karakteristikud.

2) Iga veeremitüübi kohta lubatud veeremitüüpide Euroopa registrisse registreeritavad andmed ja nende vorming on esitatud tabelis 2. Registreeritavad andmed olenevad veeremi kategooriast, nagu on märgitud tabelis 2.

3) Tehniliste karakteristikutega seotud parameetrite kohta esitatud väärtused peavad vastama taotlusega kaasas olevas toimikus märgitule.

4) Juhul kui parameetrite võimalikud väärtused on piiratud eelnevalt määratud loendiga, siis haldab ja ajakohastab kõnealuseid loendeid agentuur.

5) Nende veeremitüüpide korral, mis kõigile kehtivatele asjakohastele koostalitlusvõime tehnilistele kirjeldustele ei vasta, võib tüübiloa väljastanud riiklik ohutusasutus piirata jaotises 4 allpool viidatud tehniliste karakteristikute kohta esitatavat teavet nende parameetritega, mida on kohaldatavate eeskirjadega kooskõlas kontrollitud.

6) Kohaldatavas koostalitlusvõime tehnilises kirjelduses kindlaks määratud parameetrite puhul kasutatakse vastavustõendamise menetluse käigus parameetrile määratud väärtust.

7) Agentuur haldab ja ajakohastab eelnevalt kindlaks määratud loendeid kooskõlas kehtivate koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega, sh nende koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega, mida võidakse üleminekuperioodi vältel kohaldada.

8) Avatud punktidena määratletud parameetrite korral ei esitata andmeid, kuni avatud punktid ei ole asjakohases koostalitlusvõime tehnilises kirjelduses lahendatud.

9) Valikulisena määratletud parameetrite korral oleneb andmete esitamine tüübiloa taotleja otsusest.

10) Väljad 0.1–0.4 täidab agentuur.

Tabel 2

Lubatud veeremitüüpide Euroopa registri parameetrid

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
0	**Tüübi kindlaksmääramine**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
0.1	Tüübi tunnus (III lisa kohaselt)	[number] XX-XXX-XXXX-X	JAH	JAH	JAH	JAH	
0.2	Kõnealuse tüübi alla kuuluv variant (vastavalt määruse (EL) 2018/545 artikli 2 punktile 13)	[tähtnumbriline kood] ZZZ	JAH	JAH	JAH	JAH	
0.4	Kõnealuse tüübi alla kuuluvad versioonid (vastavalt määruse (EL) 2018/545 artikli 2 punktile 14)	[tähtnumbriline kood] VVV	JAH	JAH	JAH	JAH	
0.3	Lubatud veeremitüüpide Euroopa registrisse kandmise kuupäev	[kuupäev] (AAAAKKPP)	JAH	JAH	JAH	JAH	
1	**Üldteave**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
1.1	Tüübi nimi	[märgijada] (kuni 256 märki)	AP	AP	AP	AP	
1.2	Alternatiivne tüübi nimi	[märgijada] (kuni 256 märki)	AP	AP	AP	AP	
1.3	**Tootja nimi**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
1.3.1	**Tootja identifitseerimisandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
1.3.1.1	Organisatsiooni nimi	[märgijada] (kuni 256 märki) Valik eelnevalt kindlaks määratud loendist, võimalus lisada uusi organisatsioone	JAH	JAH	JAH	JAH	
1.3.1.2	Ettevõtlusregistri kood	Tekst	AP	AP	AP	AP	
1.3.1.3	Organisatsiooni kood	Tähtnumbriline kood	AP	AP	AP	AP	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
1.3.2	**Tootja kontaktandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
1.3.2.1	Organisatsiooni aadress, tänav ja majanumber	Tekst	AP	AP	AP	AP	
1.3.2.2	Linn	Tekst	AP	AP	AP	AP	
1.3.2.3	Riigikood	ELi institutsioonidevahelise stiilijuhendi kohane kood	AP	AP	AP	AP	
1.3.2.4	Sihtnumber	Tähtnumbriline kood	AP	AP	AP	AP	
1.3.2.5	E-posti aadress	E-post	AP	AP	AP	AP	
1.4	Kategooria	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (III lisa kohaselt)	JAH	JAH	JAH	JAH	
1.5	Alamkategooria	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (III lisa kohaselt)	JAH	JAH	JAH	JAH	
2	**Vastavus KTKdele**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
2.1	Vastavus KTK-le	Iga KTK korral: [märgijada] JAH/EI/osaline/ei ole kohaldatav Veeremiga seotud (nii kehtivate kui ka varem kehtinud) KTKde eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	
2.2	EÜ vastavustõendamise sertifikaadi korral: Viide EÜ tüübihindamistõenditele (kui kasutatakse moodulit SB) ja/või EÜ projektihindamistõenditele (kui kasutatakse moodulit SH1)	[märgijada] (võimalus märkida mitu tõendit, näiteks veeremi allsüsteemi tõend, juhtkäskude ja signaalimise süsteemi tõend jne)	JAH	JAH	JAH	JAH	
2.3	Kehtivad erijuhtumid (erijuhtumid, mille puhul on vastavust hinnatud)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut) KTKde alusel (iga KTK kohta, millele on tehtud märge „Y“ või „P“)	JAH	JAH	JAH	JAH	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
2.4	KTK osad, millele vastavus puudub	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut) KTKde alusel (iga KTK kohta, millele on tehtud märge „P“)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3	**Load**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.0	Kasutusala	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (mitu valikut) Liikmesriik – võrgustik	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1	**Luba (asukoht)**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.1	Loa väljastanud liikmesriik	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.2	**Praegune olek**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.2.1	Olek	[märgijada] + [kuupäev] Võimalikud valikud: kehtiv, peatatud AAAAKKPP, tühistatud AAAAKKPP, tuleb uuendada AAAAKKPP	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.2.2	Lubade kehtivus (kui see on kindlaks määratud)	[kuupäev] (AAAAKKPP)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.2.3	Kodeeritud kasutamistingimused ja muud piirangud	[märgijada] Agentuuri määratud kood	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.2.4	Kodeerimata kasutamistingimused ja muud piirangud	[märgijada]	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3	**Varasem**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.1	**Algne luba**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.1.1	Algse loa kuupäev	[kuupäev] (AAAAKKPP)	JAH	JAH	JAH	JAH	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
3.1.3.1.2	**Loaomanik**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.1.2.1	**Loa omaniku identifitseerimisandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.1.2.1.1	Organisatsiooni nimi	[märgijada] (kuni 256 märki) Valik eelnevalt kindlaks määratud loendist, võimalus lisada uusi organisatsioone	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.1.2	Ettevõtlusregistri kood	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.1.3	Organisatsiooni kood	Tähtnumbriline kood	AP	AP	AP	AP	
3.1.3.1.2.2	**Loa omaniku kontaktandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.1.2.2.1	Organisatsiooni aadress, tänav ja majanumber	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.2.2	Linn	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.2.3	Riigikood	ELi institutsioonidevahelise stiilijuhendi kohane kood	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.2.4	Sihtnumber	Tähtnumbriline kood	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.2.2.5	E-posti aadress	E-post	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.3	Loa dokumendi viide	[märgijada] (Euroopa tunnusnumber)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.4	Vastavustõendamise sertifikaat: Viide tüübihindamise- või projektihindamise tüübile	[märgijada] (võimalus märkida mitu tõendit, näiteks veeremi allsüsteemi tõend, juhtkäskude ja signaalimise süsteemi tõend jne)	JAH	JAH	JAH	JAH	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
3.1.3.1.5	Parameetrid, mille korral on hinnatud vastavust kohaldatavatele siseriiklikele eeskirjadele	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut) komisjoni otsuse 2015/2299/EL alusel	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.1.6	Märkused	[märgijada] (kuni 1 024 märki)	AP	AP	AP	AP	
3.1.3.1.7	Viide määruse (EL) nr 402/2013 artikli 3 lõikes 11 osutatud taotleja kirjalikule deklaratsioonile	[märgijada]	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X	**Loa muutmine**	**Jaotis (andmed puuduvad) (X suureneb alates arvust 2 nii mitu korda, kui tüübiloa muudatusi on väljastatud)**	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.1	Muutmise tüüp	[märgijada] Tekst eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.2	Kuupäev	[kuupäev] (AAAAKKPP)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3	Loa omanik (kui on kohaldatav)	[märgijada] (kuni 256 märki) Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine, uute organisatsioonide lisamise võimalus	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.1	**Loa omaniku identifitseerimisandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.X.3.1.1	Organisatsiooni nimi	[märgijada] (kuni 256 märki) Valik eelnevalt kindlaks määratud loendist, võimalus lisada uusi organisatsioone	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.1.2	Ettevõtlusregistri kood	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
3.1.3.X.3.1.3	Organisatsiooni kood	Tähtnumbriline kood	AP	AP	AP	AP	
3.1.3.X.3.2	**Loa omaniku kontaktandmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
3.1.3.X.3.2.1	Organisatsiooni aadress, tänav ja majanumber	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.2.2	Linn	Tekst	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.2.3	Riigikood	ELi institutsioonidevahelise stiilijuhendi kohane kood	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.2.4	Sihtnumber	Tähtnumbriline kood	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.3.2.5	E-posti aadress	E-post	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.4	Loa muutmise dokumendi viide	[märgijada]	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.5	Vastavustõendamise sertifikaat: Viide tüübihindamise- või projektihindamise tüübile	[märgijada] (võimalus märkida mitu tõendit, näiteks veeremi allsüsteemi tõend, juhtkäskude ja signaalimise süsteemi tõend jne)	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.6	Kohaldatavad riiklikud eeskirjad (kui on kohaldatav)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut) komisjoni otsuse 2015/2299/EL alusel	JAH	JAH	JAH	JAH	
3.1.3.X.7	Märkused	[märgijada] (kuni 1 024 märki)	AP	AP	AP	AP	
3.1.3.X.8	Viide määruse (EL) nr 402/2013 artikli 3 lõikes 11 osutatud taotleja kirjalikule deklaratsioonile	[märgijada]	JAH	JAH	JAH	JAH	

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
3.X	**Luba (asukoht)**	**Jaotis (andmeid ei ole) (X suurendatakse järjest ühe ühiku võrra alates 2st iga kord, kui selle tüübi luba on väljastatud) See jaotis sisaldab samu andmeid kui jaotis 3.1.**	JAH	JAH	JAH	JAH	
4	**Veeremi tehnilised karakteristikud**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.1	**Üldised tehnilised karakteristikud**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.1.1	Juhikabiinide arv	[Arv] 0/1/2	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.1.2	**Kiirus**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.1.2.1	Suurim valmistajakiirus:	[Arv] km/h	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.1.3	Rattapaari gabariit	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.1.5	Liitkäituse puhul rongikoosseisude või ühendatud vedurite suurim arv	[arv]	JAH	EI	EI	EI	EI
4.1.11	Rattapaari gabariidi muutmise seade	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.1.12	Püsivkoosseisu kuuluvate veeremiüksuste arv (ainult püsivkoosseisu puhul)	[arv]	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.2	**Veeremi gabariidid**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.2.1	Võrdlusprofiil	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut) (loend on olenevalt kohaldatavast KTKst eri kategooriate korral erinev)	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.3	**Keskkonnatingimused**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.3.1	Temperatuurivahemik	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.3.3	Lume, jää ja rahe tingimused	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.4	**Tuleohutus**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.4.1	Tuleohutuse kategooria	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.5	**Projektijärgne mass ja koormused**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.5.1	Erinevate liinikategooriate lubatud kasulik koormus	[arv] t liinikategooria kohta [märgijada]	VAL.	VAL.	JAH	VAL.	JAH
4.5.2	**Projekteeritud mass**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.5.2.1	Projekteeritud mass töörežiimil	[arv] kg	JAH	JAH	AP	JAH	JAH
4.5.2.2	Projekteeritud mass tavalise kasuliku koormusega	[arv] kg	JAH	JAH	AP	JAH	JAH
4.5.2.3	Projekteeritud mass erandliku kasuliku koormusega	[arv] kg	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.5.3	**Staatiline teljekoormus**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.5.3.1	Staatiline teljekoormus töörežiimil	[arv] kg	JAH	JAH	AP	JAH	JAH
4.5.3.2	Staatiline teljekoormus tavalise kasuliku koormusega	[arv] kg	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.5.3.3	Staatiline teljekoormus erandliku kasuliku koormusega	[arv] kg	JAH	JAH	EI	JAH	JAH

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.5.3.4	Telgede pikisuunaline paiknemine veeremiüksusel (teljevahed): a: telgedevaheline kaugus b: kaugus otsateljest kuni lähima haakeseadise otsani c: kahe sisemise teljepaari vaheline kaugus	a [arv] m b [arv] m c [arv] m	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.5.5	Veeremiüksuse kogumass (veeremiüksuse iga veeremi kohta)	[arv] kg	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.5.6	Mass ratta kohta	[arv] kg	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.6	**Veeremi dünaamiline käitumine**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.6.4	Suurima kiiruse ja maksimaalse välisrööpa kõrgenduse puudujäägi kombinatsioon, mille puhul veeremiüksust hinnati	[arv] km/h — [arv] mm	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.6.5	Rööpakalle	[märgijada] eelnevalt määratud loendist	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.7	**Pidurisüsteem**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.1	Suurim keskmine aeglustus	[arv] m/s^2	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.7.2	**Soojusmahutavus**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.2.1	**Pidurdusvõimsus järskudel nõlvakutel tavapärase kasuliku koormusega**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.2.1.1	KTK võrdlusjuhtum	[märgijada] eelnevalt määratud loendist	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.2.1.2	Kiirus (kui võrdlusnäitajat ei ole esitatud)	[arv] km/h	JAH	JAH	JAH	JAH	EI

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.7.2.1.3	Kalle (kui võrdlusnäitajat ei ole esitatud)	[arv] ‰ (mm/m)	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.2.1.4	Kaugus (kui võrdlusnäitajat ei ole esitatud)	[arv] km	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.2.1.5	Aeg (kui kaugust ei ole märgitud) (kui võrdlusnäitajat ei ole esitatud)	[arv] min	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.2.1.6	Piduri maksimaalne soojusmahutavus	[arv] kW	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.3	**Seisupidur**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.3.3	Suurim kalle, millel veeremi paigalhoidmiseks piisab ainult seisupidurist (kui veeremile on seisupidur paigaldatud)	[arv] ‰ (mm/m)	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.3.4	Seisupidur	[Kaks valikut] JAH/EI	EI	EI	JAH	EI	EI
4.7.4	**Veeremile paigaldatud pidurdussüsteemid**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.4.1	**Pöörisvoolupidur**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.4.1.1	On paigaldatud pöörisvoolu rööpapidur	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.7.4.1.2	Pöörisvoolu rööpapiduri kasutamise takistamise võimalus (ainult kui pöörisvoolu rööpapidur on paigaldatud)	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.7.4.2	**Magnetiline pidur**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.4.2.1	On paigaldatud magnetiline rööpapidur	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.7.4.2.2	Magnetilise rööpapiduri kasutamise takistamise võimalus (ainult kui magnetiline pidur on paigaldatud)	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	EI	JAH	JAH

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.7.4.3	**Regeneratiivpidur (ainult elektriajamiga veeremiüksustele)**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.7.4.3.1	On paigaldatud regeneratiivpidur	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.7.4.3.2	Regeneratiivpiduri kasutamise takistamise võimalus (ainult kui regeneratiivpidur on paigaldatud)	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.7.5	Hädapidur: peatumisteekond ja aeglustusprofiil iga koormustingimuse kohta suurima valmistajakiiruse puhul	[arv] m [arv] m/s²	JAH	JAH	EI	JAH	EI
4.7.6	Üldise käitamise korral: pidurdusmassi protsent (lambda) või pidurdatav mass	Lambda (%) [arv] tonni	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.7	Sõidupidur: sõidupiduri maksimaalse rakendamise korral: peatumisteekond ja maksimaalne aeglustus koormustingimusel „projektijärgne mass tavapärase kasuliku koormusega“ suurimal valmistajakiirusel.	[arv] m [arv] m/s²	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.7.8	Rataste lohisemise vältimise süsteem	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.8	**Geomeetrilised karakteristikud**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.8.1	Veeremi pikkus	[arv] m	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.8.2	Väikseim ratta läbimõõt töörežiimil	[arv] mm	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.8.4	Väikseim võimalik horisontaalne pöörderaadius	[arv] m	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.8.5	Väikseim võimalik kumera vertikaalkõveriku raadius	[arv] m	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.8.6	Väikseim võimalik nõgusa vertikaalkõveriku raadius	[arv] m	JAH	JAH	JAH	JAH	EI

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.9	**Seadmed**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.9.1	Otsahaakeseadise tüüp	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	EI
4.9.2	Teljepukside seisundi jälgimine (teljepuksi ülekuumenemise detektor)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH
4.10	**Energiavarustus**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.10.1	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.4	Suurim vool paigalseisu ajal pantograafi kohta (tuleb märkida iga alalisvoolu süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[arv] A [t pinge märgitakse automaatselt]	JAH	JAH	EI	JAH	EI
4.10.5	Pantograafi ja kontaktliinide kokkupuute kõrgus (rööpa kohal) (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[arv] [m] kuni [m] (kahe kümnendkohaga)	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.6	Pantograafi kollektoripea geomeetrilised näitajad (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[märgijada] [energiavarustuse süsteem märgitakse automaatselt] Eelnevalt kindalaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.7	Kontaktõhuliiniga ühenduses olevate pantograafide arv (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[arv]	JAH	JAH	EI	JAH	JAH

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.10.8	Kontaktõhuliiniga ühenduses olevate pantograafide lühim vahemaa (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud; tuleb märkida üksik- ja,kui see on asjakohane, liitkäituse kohta) (ainult juhul, kui tõstetud pantograafide arv on suurem kui 1)	[arv] m	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.10	Veeremile paigaldatava pantograafi kontaktkinga materjal (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[märgijada] [energiavarustuse süsteem märgitakse automaatselt] Eelnevalt kindalaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.11	On paigaldatud automaatne langetamisseade (tuleb märkida iga energiavarustuse süsteemi kohta, mille kasutamiseks veerem on seadistatud)	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.10.14	Elektrilised üksused, millel on võimsuse või voolu piiramise funktsioon	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.10.15	Keskmine kontaktjõud	[arv] [N]	JAH	JAH	EI	JAH	JAH
4.12	**Reisijatega seotud karakteristikud**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.12.3.1	Ooteplatvormide kõrgused, mille jaoks veerem on projekteeritud	[arv] eelnevalt kindlaks määratud loendist (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	EI	EI	JAH
4.13	**Parda juhtkäskude ja signaalimise seadmed (ainult juhikabiiniga veeremiüksuste korral)**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.13.1	**Signaalimine**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.13.1.1	Rongisisesed ETCS-seadmed ning juhtkäskude ja signaalimise KTK A lisas esitatud spetsifikatsioonid	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.1.5	Paigaldatud B-klassi süsteemid või muud rongi turvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemid (süsteem ja kui see on kohaldatav, siis ka versioon)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	EI	EI	JAH	JAH

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.13.1.7	Rongisiseste ETCS-seadmete rakendamine	[märgijada]	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.1.8	ETCS-süsteemi ühilduvus	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.13.1.9	Rongi terviklikkust käsitleva teabe haldamine	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2	**Raadio**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.13.2.1	Rongisisene GSM-R raadiokõneside ja selle võrdlusalus	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2.3	On paigaldatud B-klassi või muud raadiosüsteemid (süsteem ja kui on kohaldatav, siis ka selle versioon)	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2.5	Raadiosidesüsteemi ühilduvus	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.13.2.6	Kõne- ja operatiivside rakendamine	[märgijada]	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2.7	Rongisisene GSM-R raadioandmeside ja selle võrdlusalus	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2.8	Raadioandmesidesüsteemi ühilduvus	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.13.2.9	Andmesiderakendus ETCS-süsteemi rakendamiseks	[märgijada]	JAH	EI	EI	JAH	JAH
4.13.2.10	Kõne SIM-kaardi GSM-Ri koduvõrk	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.13.2.11	Andmete vahetamiseks kasutatava SIM-kaardi GSM-Ri koduvõrk	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist	JAH	EI	EI	JAH	EI

Parameeter		Andmevorming	Veeremikategooriatele kohaldatavus (jah, ei, valikuline, avatud punkt)				Veeremi ja kasutusala võrgustiku/võrgustike tehnilise ühilduvuse parameetrid
			1. Veoüksus	2. Reisivagunid	3. Kaubavagunid	4. Eriveerem	
4.13.2.12	Kõne SIM-kaart, mis toetab funktsiooni Group ID 555	[Kaks valikut] JAH/EI	JAH	EI	EI	JAH	EI
4.14	**Ühilduvus rongituvastussüsteemidega**	**Jaotis (andmeid ei ole)**					
4.14.1	Rongituvastussüsteemi tüüp, mille jaoks veerem on projekteeritud ja millele vastavust on hinnatud	[märgijada] Eelnevalt kindlaks määratud loendist valimine (võimalik teha mitu valikut)	JAH	JAH	JAH	JAH	JAH“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/777,

16. mai 2019,

milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühiseid kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2014/880/EL

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 49 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

(1) Direktiivis (EL) 2016/797 on selgitatud raudteesektori osaliste, eelkõige raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate rolle kontrollides, mida tuleb teha enne lubatud veeremiüksuste kasutamist.

(2) Raudteetaristuregister peaks tagama võrgustiku omaduste läbipaistvuse ja seda tuleks kasutada võrdlusandmebaasina. Eelkõige tuleks seda kasutada koos veeremi turule laskmise loas märgitud parameetrite väärtustega, et kontrollida veeremiüksuse ja marsruudi tehnilist ühilduvust.

(3) Komisjoni rakendusotsuse 2014/880/EL ([2]) kohase raudteetaristuregistri ja ühise kasutajaliidese parameetrite loetelu tuleks ajakohastada, et oleks võimalik kontrollida veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvust. Samal ajal peaks taristuregistri veebirakendus (edaspidi „RINF-rakendus“) asendama ühise kasutajaliidese.

(4) RINF-rakenduse peaks looma ja seda haldama Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet“) ning see peaks tagama juurdepääsu liikmesriikide varaandmetele, mis näitavad iga asjaomase allsüsteemi või allsüsteemi osa võrgustikuparameetrite väärtusi. Eelkõige peaksid liikmesriigid kasutama rakendust direktiivi (EL) 2016/797 artikli 49 lõikes 1 sätestatud avaldamiskohustuse täitmiseks, et pakkuda kasutajatele ühtset kontaktpunkti.

(5) Rakendusotsuse 2014/880/EL lisa tabelis esitatud parameetrite andmed kogutakse ja lisatakse kogu liidu raudteesüsteemi kohta raudteetaristuregistrisse 16. märtsiks 2019 kooskõlas kõnealuse otsuse artikliga 5. Andmed, mis on seotud käesolevas määruses täpsustatud uute parameetritega, tuleks koguda ja lisada taristuregistrisse õigel ajal, et saavutada direktiivi (EL) 2016/797 eesmärgid, eelkõige selleks, et oleks võimalik kontrollida veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvust RINF-rakenduse alusel. RINF-rakendus peaks toimima hiljemalt siis, kui käesolevat määrust hakatakse kohaldama, ning veeremi ja marsruudi ühilduvuse kontrollimise seisukohalt oluliste parameetritega seotud andmed tuleks koguda ja sisestada hiljemalt 16. jaanuariks 2020 ja niipea kui võimalik.

(6) Iga liikmesriik peaks määrama riikliku registreerimisüksuse, kes vastutab taristuregistri andmete esitamise ja korrapärase ajakohastamise koordineerimise eest.

(7) Taristuettevõtjad peaksid koguma andmeid oma võrgustiku kohta ja tagama, et registreerimisüksustele esitatud andmed on täielikud, järjepidevad, täpsed ja ajakohased.

(8) RINF-rakenduse edasiarendamine peaks hõlbustama veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvuse kontrollimist ning marsruudiraamatu koostamist RINF-rakendusest saadava teabe abil. Amet peaks hindama RINF-rakenduse lisade eeliseid ja maksumust ning rakendama neid vastavalt vajadusele.

(9) Amet peaks koostama kohaldamisjuhendi, milles kirjeldatakse ja vajaduse korral selgitatakse käesoleva määruse nõudeid. Suuniseid tuleks ajakohastada ning need tuleks avaldada ja teha üldsusele tasuta kättesaadavaks.

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

([2]) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta rakendusotsus 2014/880/EL, milles käsitletakse raudteetaristuregistri ühtseid tehnilisi kirjeldusi ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus 2011/633/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 489).

(10) 27. juulil 2018 esitas amet soovituse raudteetaristuregistri ühiste tehniliste kirjelduste kohta, et ajakohastada taristuregistri funktsioone direktiiviga (EL) 2016/797.

(11) Seetõttu tuleks rakendusotsus 2014/880/EL kehtetuks tunnistada.

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Taristuregistri ühised kirjeldused

1. Direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistri ühised kirjeldused on esitatud käesoleva määruse lisas.

2. Iga liikmesriik tagab, et tema raudteevõrgustiku parameetrite väärtused sisestatakse arvuti abil elektroonilisse rakendusse, mis vastab käesoleva määruse ühistele kirjeldustele.

Artikkel 2

RINF-rakendus

1. Amet loob veebirakenduse (edaspidi „RINF-rakendus“) ja haldab seda, et see oleks ühtne kontaktpunkt liikmesriikide taristuteabe avaldamiseks vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 49.

2. RINF-rakendus luuakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

3. Amet tagab, et RINF-rakendus on toimiv hiljemalt 16. juunil 2019.

4. Iga liikmesriik tagab, et tema raudteevõrgustiku jaoks vajalikud andmed kogutakse ja sisestatakse RINF-rakendusse lisa tabelis 1 esitatud kuupäevadeks.

5. Iga liikmesriik tagab, et RINF-rakenduses olevaid andmeid hoitakse ajakohastatuna vastavalt artiklile 5.

6. Amet moodustab riiklike registreerimisüksuste esindajatest koosneva rühma, et koordineerida, kontrollida ja toetada RINF-rakenduse asustamist.

Artikkel 3

Üleminek

1. Rakendusotsuses 2014/880/EL sätestatud ja käesoleva määruse lisas esitatud taristuregistri asustamise tähtajad jäävad kehtima.

2. Liikmesriigid ja amet tagavad, et rakendusotsuse 2014/880/EL kohaselt kogutud ja taristuregistrisse sisestatud andmed jäävad kättesaadavaks ning et need on juurdepääsetavad RINF-rakenduse kaudu.

Artikkel 4

Riiklik registreerimisüksus

1. Iga liikmesriik määrab riikliku registreerimisüksuse, kes koordineerib seda, et liikmesriik kogub ja sisestab andmed RINF-rakendusse.

2. Iga liikmesriik teatab ametile hiljemalt 16. juuniks 2019 lõike 1 kohaselt määratud riiklikust registreerimisüksusest, kui kõnealune üksus ei ole rakendusotsuse 2014/880/EL artikli 6 lõike 2 kohaselt määratud asutus.

3. Alates 1. jaanuarist 2021 vastutavad iga liikmesriigi taristuettevõtjad artikli 6 lõike 1 punktis a osutatud RINF-rakenduse arendamise valguses andmete kogumise ja RINF-rakendusse sisestamise eest.

Artikkel 5

Andmete kogumine

1. Taristuettevõtjad tagavad RINF-rakenduse andmete täpsuse, täielikkuse, järjepidevuse ja edastamise õigeaegsuse ning esitavad ajakohastatud andmed niipea, kui sellised andmed on kättesaadavad.

2. Taristuettevõtjad esitavad registreerimisüksustele andmeid kuni 31. detsembrini 2020. Registreerimisüksused esitavad andmeid RINF-rakendusse vähemalt igal kuul, välja arvatud juhul, kui andmed ei vaja ajakohastamist. Viimati nimetatud juhul teatavad registreerimisüksused ametile, et andmed ei vaja ajakohastamist. Üks ajakohastamine peab langema kokku raudteevõrgustiku teadaande iga-aastase avaldamisega.

3. Alates 1. jaanuarist 2021 esitavad taristuettevõtjad artikli 6 lõike 1 punktis a osutatud RINF-rakenduse arendamise valguses andmed otse RINF-rakendusse niipea, kui andmed on kättesaadavad.

4. Pärast 16. juunit 2019 kasutusele võetud taristuga seotud teave tuleb esitada RINF-rakendusse enne taristu kasutusele võtmist.

Artikkel 6

Edasised arengusuunad

1. Võttes arvesse kulude-tulude analüüsi tulemust, ajakohastab amet RINF-rakendust 1. jaanuariks 2021, et

a) täiustada RINF-rakenduse andmete ajakohastamist, et taristuettevõtjad saaksid teavet ajakohastada niipea, kui see muutub kättesaadavaks;

b) parandada võrgustiku kirjeldust, et näidata selle geomeetriat täpselt;

c) anda teavet võrgustikus toimuva võimaliku marsruutimise kohta;

d) näha ette vahendid, millega hoiatatakse raudteeveo-ettevõtjaid nende jaoks olulise RINF-rakenduse muudatustest.

2. Võttes arvesse kulude-tulude analüüsi tulemust, ajakohastab amet hiljemalt 16. jaanuariks 2022 RINF-rakendust, et võimaldada koguda ja sisestada teavet, mis on vajalik komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773 ([3]) liites D2 osutatud marsruudiraamatu jaoks. Iga liikmesriik tagab, et tema taristuregister sisaldab marsruudiraamatu jaoks vajalikku teavet üks aasta pärast RINF-rakenduse ajakohastamist.

3. RINF-rakenduse edasiarendamise käigus võidakse luua andmesüsteem, mille andmed jõuavad kõikidesse liidu raudteevõrgustikuga seotud infovoogudesse.

Artikkel 7

Ühiste kirjelduste kohaldamise juhend

Amet avaldab hiljemalt 16. juuniks 2019 juhendi taristuregistri ühiste kirjelduste kohaldamise kohta (kohaldamisjuhend). Amet ajakohastab kohaldamisjuhendit. Kohaldamisjuhend sisaldab iga parameetri puhul viidet koostalitluse tehniliste kirjelduste asjakohastele sätetele.

([3]) Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 5).

Artikkel 8

Kehtetuks tunnistamine

Rakendusotsus 2014/880/EL tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 9

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 16. juunist 2019.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

1. TEHNILINE KOHALDAMISALA

Käesolevates kirjeldustes käsitletakse järgmiste liidu raudteesüsteemi struktuuriliste allsüsteemide andmeid:

a) taristu allsüsteem,

b) energiavarustuse allsüsteem,

c) raudteeäärne juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem.

2. EESMÄRK

Taristuregistri peamine eesmärk on näha ette läbipaistvad võrgustiku omadused ja kasutada seda võrdlusandmebaasina.

2.1. **Taristuregistriga toetatavad protsessid**

Taristuregistriga toetatakse järgmisi protsesse:

a) lubatud veeremiüksuste kasutamiseelne kontroll vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 23;

b) liikuvate allsüsteemide kavandamine;

c) rongiliikluse teostatavuse kontroll;

d) rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjade ja piirangute avaldamine vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 14 lõikele 11;

e) püsiseadmete tehnilise ühilduvuse kontrollimine vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 18 lõike 4 punktile b;

f) liidu raudteesüsteemi koostalitluse arengu jälgimine;

g) taristu laadiga seotud raudteevõrgustiku teadaande koostamine;

h) rakendusmääruse (EL) 2019/773 liites D2 osutatud marsruudiraamatu koostamine vastavalt artikli 6 lõikele 2;

i) taristuregistri andmete taaskasutamine teistes IT-vahendites.

2.2. **Taristuregistrile esitatavad konkreetsed nõuded**

Taristuregister

a) tagab parameetrite väärtused, mida tuleb kasutada veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvuse kontrollimiseks;

b) tagab asjakohased andmed kavandatud kasutusala taristuomaduste kindlakstegemiseks ning hõlbustab veeremi projekteerimist ja rongiliikluse teostatavuse kontrolli;

c) võimaldab liikmesriikidel lisada taristuregistrisse rangelt kohaliku iseloomuga eeskirju ja piiranguid;

d) tagab asjakohased andmed, mille abil kontrollitakse tehnilist ühilduvust püsiva allsüsteemi ja selle võrgustiku vahel, millesse see integreeritakse, ja jälgitakse raudtee püsiseadmete koostalitluse arengut;

e) tagab marsruudiraamatu jaoks vajaliku teabe;

f) võimaldab kasutada taristuregistrit võrdlusandmebaasina raudteevõrgustiku teadaande või muude IT-vahendite jaoks.

3. ÜHISED OMADUSED

Käesolevas lisas esitatud omadused on ühised kõikidele liikmesriikide taristuregistritele.

3.1. **Mõisted**

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „liinilõik“ – kõrvuti asetsevate rakenduspunktide vaheline liiniosa, mis võib koosneda mitmest rööbasteest;

2) „rakenduspunkt“ – rongiteenuste mis tahes asukoht, kus rongiteenused võivad alata ja lõppeda või rongiteenuste marsruut võib muutuda ning kus osutatakse reisijate- või kaubaveoteenuseid; see võib olla ka liikmesriikide või taristuettevõtjate piiride vaheline mis tahes asukoht;

3) „asukohapunkt“ – konkreetne punkt liinilõigu rööbasteel, kus parameetri väärtus muutub;

4) „liiklemistee“ – mis tahes rööbastee, mida kasutatakse rongiliikluseks; see ei hõlma vaba liinilõigu möödasõidu- ja ühendusteid ega rööbasteeühendusi, mida kasutatakse ainult rongi käitamiseks;

5) „manöövritee“ – rakenduspunktis asuv mis tahes rööbastee, mida rongiliikluseks ei kasutata.

3.2. **Raudteevõrgustiku struktuur taristuregistris**

3.2.1. Iga liikmesriik peab taristuregistriga seoses kirjeldama oma raudteevõrgustikku liinilõikude ja rakenduspunktide abil.

3.2.2. Liinilõigu kohta avaldatavad taristu, energiavarustuse ning raudteeäärse juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemiga seotud elemendid määratakse taristuelemendi „liiklemistee“ alla.

3.2.3. Rakenduspunkti kohta avaldatavad taristu allsüsteemi käsitlevad elemendid määratakse taristuelementide „liiklemistee“ ja „manöövritee“ alla.

3.3. **Taristuregistri elemendid**

3.3.1. Elemendid avaldatakse vastavalt tabelile 1.

3.3.2. Artiklis 7 osutatud taristuregistri kohaldamisjuhendis määratakse kindlaks konkreetne vorming ja tabelis 1 loetletud andmete haldamise kord ühel järgmistest viisidest:

a) eelnevalt kindlaks määratud loendist tehtava ühe või mitme valikuna;

b) märgijadana või eelnevalt kindlaks määratud märgijadana;

c) nurksulgudes märgitud numbrina.

3.3.3. Parameetri väärtus esitatakse siis, kui see vastab põhiparameetrile või kui vastav element esineb võrgustikus, mida on kirjeldatud vastavalt tabelis 1 esitatud tähtaegadele.

Veeremiüksuse ja marsruudi ühilduvuse kontrollimiseks vajalikud parameetrid on näidatud kui „Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks“ vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/773 liitele D1.

Kogu parameetrite seisukohast oluline teave on esitatud tabelis 1.

Kui tabelis 1 osutatakse taristuettevõtja dokumendile, esitab taristuettevõtja või riiklik registreerimisüksus artikli 5 kohaselt sellise dokumendi ametile elektrooniliselt. Parameetrites 1.1.1.1.2.4.4, 1.1.1.1.6.4, 1.1.1.1.6.5, 1.1.1.3.7.1.3 ja 1.1.1.3.11.3 osutatud dokumendid esitatakse kahes ELi keeles.

Tabel 1

Taristuregistri elemendid

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1	LIIKMESRIIK					
1.1	LIINILÕIK					
1.1.0.0.0	Üldine teave					
1.1.0.0.0.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.0.0.0.2	Riikliku liini tunnus	Märgijada	Liini kordumatu tunnus või kordumatu number liikmesriigis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.0.0.0.3	Rakenduspunkt liinilõigu alguses	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada	Liinilõigu alguses asuva rakenduspunkti kordumatu tunnus (kilomeetrite arv kasvavalt rakenduspunkti algusest rakenduspunkti lõpuni).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.0.0.0.4	Rakenduspunkt liinilõigu lõpus	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada	Liinilõigu lõpus asuva rakenduspunkti kordumatu tunnus (kilomeetrite arv kasvavalt rakenduspunkti algusest rakenduspunkti lõpuni).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.0.0.0.5	Liinilõigu pikkus	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada	Liinilõigu alguses ja lõpus asuvate rakenduspunktide vaheline pikkus.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.0.0.0.6	Liinilõigu olemus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: tavaline liinilõik/link	Liinilõigu tüüp, mis väljendab esitatud andmete hulka, mis sõltub sellest, kas liinilõik ühendab või ei ühenda rakenduspunkte, mis on tekkinud suure ühenduspunkti jagamisel mitmeks rakenduspunktiks.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1	LIIKLEMISTEE					
1.1.1.0.0	Üldine teave					
1.1.1.0.0.1	Rööbastee tunnus	Märgijada	Rööbastee kordumatu tunnus või kordumatu number liinilõigul	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.0.0.2	Rööbastee tavasuund	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: N/O/B	Rööbastee tavasuund on: — sama mis liinilõigu alguse ja lõpuga määratud suund: (N) — liinilõigu alguse ja lõpuga määratud suunaga vastupidine suund: (O) — mõlemad suunad: (B)	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1	Taristu allsüsteem					
1.1.1.1.1	Rööbastee vastavustõendamise deklaratsioonid					
1.1.1.1.1.1	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKd) nõuetele vastavusega seotud rööbastee EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250 ([1]).			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.1.2	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud rööbastee olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt komisjoni soovitusele 2014/881/EL) ([2])	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2	Tööparameetrid					
1.1.1.1.2.1	Rööbastee üleeuroopalise võrgu (TEN) klassifikatsioon	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge selle kohta, millisesse üleeuroopalise võrgu ossa liin kuulub.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.2.1.2	Üleeuroopalise võrgu geoinfosüsteemi tunnus (GIS ID)	Märgijada	Selle TEN-T andmebaasi osa GIS ID tunnus, mille juurde rööbastee kuulub			1. jaanuar 2021
1.1.1.1.2.2	Raudteeliini kategooria	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Raudteeliini klassifikatsioon vastavalt taristu KTK-le – komisjoni määrus (EL) nr 1299/2014 ([3])	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.3	Osa raudtee-kaubaveokoridorist	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge selle kohta, kas raudteeliin on ette nähtud raudtee-kaubaveokoridori osana			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.4	Kandevõime	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Kombinatsioon raudteeliini kategooriast ja rööbastee nõrgima punkti kiirusest.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.4.1	Kandevõime riiklik klassifikatsioon	Märgijada	Kandevõime riiklik klassifikatsioon		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.2.4.2	Rajatiste vastavus kiirraudteesüsteemi koormusmudelile (HSLM)	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Liinilõikude jaoks, mille suurim lubatud kiirus on 200 km/h ja rohkem. Teave dünaamilise ühilduvuse kontrollimiseks kasutatava menetluse kohta		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.2.4.3	Erikontrolli nõudvate rajatiste asukoht raudteel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [± NNNN.NNN] + [Märgijada]	Erikontrolli nõudvate rajatiste asukoha kindlaksmääramine		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.2.4.4	Dokument staatilise ja dünaamilise marsruudi ühilduvuse kontrollide menetlus(t)e kohta	Märgijada	Taristuettevõtja poolt kahes ELi keeles esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab — staatilise ja dünaamilise marsruudi ühilduvuse kontrollide täpset menetlust või — erirajatiste kontrollimiseks vajalikku asjakohast teavet.		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.2.5	Suurim lubatud kiirus	[NNN]	Suurim liikumiskiirus liinil, mis tuleneb taristu, energiavarustuse ning juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi omadustest, mida väljendatakse kilomeetrites tunnis.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.6	Temperatuurivahemik	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: T1 (-25 kuni +40) T2 (-40 kuni +35) T3 (-25 kuni +45) Tx (-40 kuni +50)	Temperatuurivahemik liinile piiramatuks juurdepääsuks vastavalt Euroopa standardile.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.7	Suurim kõrgus	[+/-][NNNN]	Liinilõigu kõrgeim punkt üle merepinna, lähtudes Amsterdami nullist (NAP).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.2.8	Karmid ilmastikutingimused	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Ilmastikutingimused liinil on karmid vastavalt Euroopa standardile.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.3	Liiniskeem					
1.1.1.1.3.1	Koostalitluslik rööpmelaius	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: GA/GB,/GC/G1/DE3/S/IRL1/mitte ükski	Rööpmelaiused GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 vastavalt Euroopa standardile.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.1.3.2	Rahvusvahelised rööpmelaiused	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: G2/GB1/GB2/mitte ükski	Muu mitmepoolne või rahvusvaheline rööpmelaius kui GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 vastavalt Euroopa standardile.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.1.3.3	Riiklikud rööpmelaiused	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Kohalik rööpmelaius vastavalt Euroopa standardile või muu kohalik rööpmelaius.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.3.1.1	Gabariidid	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Gabariidid vastavalt Euroopa standardile või muud kohalikud gabariidid, sh alumine või ülemine osa. Vastavalt määruse (EL) nr 1302/2014 lisa punktile 7.3.2.2 ei pruugi Ühendkuningriigi võrgustiku liinilõikudel olla rööpmelaiuse võrdlusprofiili.	X	X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.3.1.2	Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [± NNNN.NNN] + [Märgijada]	Punktis 1.1.1.1.3.1.1 osutatud gabariitidest kõrvalekaldumise tõttu erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.3.1.3	Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta	Märgijada	Taristuettevõtja esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab teavet punktis 1.1.1.1.3.1.1 osutatud gabariitidest kõrvalekaldumise tõttu erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta. Vajaduse korral võib ristlõiget käsitlevale dokumendile lisada konkreetse punkti kontrollimise juhendi.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.3.4	Vahetuskerede kombineeritud transpordiprofiili tüüpnumber	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Vahetuskerede kombineeritud transpordi kood vastavalt Rahvusvahelise Raudteeliidu (UIC) koodile (kui liin kuulub üleeuroopalisse võrku).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.3.5	Poolhaagiste kombineeritud transpordiprofiili tüüpnumber	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Poolhaagiste kombineeritud transpordi kood vastavalt Rahvusvahelise Raudteeliidu (UIC) koodile (kui liin kuulub üleeuroopalisse võrku).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.3.5.1	Konkreetne teave	Märgijada	Taristuettevõtjalt saadud asjakohane teave liiniskeemi kohta			1. jaanuar 2021
1.1.1.1.3.6	Kalde profiil	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [± NN.N] ([± NNNN.NNN] korratud nii palju kordi kui vajalik	Kalde väärtuste ja kalde muutumise asukohtade jada.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.3.7	Horisontaalkõvera minimaalne raadius	[NNNNN]	Rööbastee väikseima horisontaalkõvera raadius meetrites.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.4	Rööbaste parameetrid					
1.1.1.1.4.1	Standardne rööpmelaius	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/muu	Üks millimeetrites väljendatud väärtus, mis näitab rööpmelaiust.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.4.2	Välisrööpa kõrgenduse puudujääk	[+/-] [NNN]	Suurim põikkalde hälve millimeetrites, mis on määratletud tegeliku põikkalde ja tasakaaluseisundi saavutamiseks vajaliku suurema põikkalde erinevusena, milleks liin on projekteeritud.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.4.3	Rööpakalle	[NN]	Nurk, mis määrab rööpapea kalde rööbastee tasapinna suhtes	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.4.4	Ballast	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Täpsustatakse, kas rööbastee konstruktsioon on koos ballasti kinnitatud liipritega või mitte.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.5	Pöörmed ja ristmed					
1.1.1.1.5.1	Pöörmete ja ristmete ekspluatatsiooniväärtuste vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Pöörmeid ja ristmeid hoitakse KTKs määratletud kasutuse piirmõõtmetes.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.5.2	Väikseim ratta läbimõõt fikseeritud nüri riströöpa korral	[NNN]	Fikseeritud nüri riströöpa korral põhineb suurim suunamisvaba pikkus kasutusel oleval väikseimal ratta läbimõõdul väljendatuna millimeetrites.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.6	Rööbastee vastupidavus koormustele					
1.1.1.1.6.1	Rongi suurim aeglustus	[N.N]	Rööbastee pikinihkele vastupidavuse piirnorm, mis on märgitud rongi suurima lubatud aeglustumisena ning väljendatud meetrites ruutsekundi kohta.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.6.2	Pöörisvoolupidurite kasutamine	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: lubatud/lubatud ainult teatavatel tingimustel/lubatud ainult avariipiduri korral/lubatud ainult avariipiduri korral teatavatel tingimustel/ei ole lubatud	Märge pöörisvoolupidurite kasutamise piirangute kohta.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.6.3	Magnetpidurite kasutamine	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: lubatud/lubatud teatavatel tingimustel/lubatud ainult avariipiduri korral teatavatel tingimustel/lubatud ainult avariipiduri korral/ei ole lubatud	Märge magnetpidurite kasutamise piirangute kohta.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.6.4	Dokument pöörisvoolupidurite kasutamise tingimuste kohta	Märgijada	Taristuettevõtja poolt kahes ELi keeles esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab punktis 1.1.1.1.6.2 täpsustatud pöörisvoolupidurite kasutamise tingimusi.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.6.5	Dokument magnetpidurite kasutamise tingimuste kohta	Märgijada	Taristuettevõtja poolt kahes ELi keeles esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab punktis 1.1.1.1.6.3 täpsustatud magnetpidurite kasutamise tingimusi.		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.7	Tervis, ohutus ja keskkond					
1.1.1.1.7.1	Rattaharjade õlitamine keelatud	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas pardaseadmete kasutamine rattaharjade õlitamiseks on keelatud.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.7.2	Ülesõidukohad	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas liinilõigul on ülesõidukohti (sh ülekäigukohti).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.7.3	Kiirendamise lubamine ülesõidukoha lähedal	Märgijada	Piirang rongi kiirendamisele, kui peatutakse või kogutakse kiirust ülesõidukoha läheduses, väljendatud konkreetse kiirenduskõverana.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.7.4	Rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade (HABD)	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Rööbasteeäärne HABD	X	X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.7.5	KTK-le vastav rööbasteeäärne HABD	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. KTK-le vastav rööbasteeäärne teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seade.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.7.6	Rööbasteeäärse HABD tunnus	Märgijada	Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. Kohaldatakse juhul, kui rööbasteeäärne HABD ei vasta KTK-le, rööbasteeäärse HABD tunnus		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.7.7	Rööbasteeäärse HABD põlvkond	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. Rööbasteeäärse teljepuksi ülekuumenemise tuvastamise seadme põlvkond.		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.7.8	Rööbasteeäärse HABD aukoht raudteel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [± NNNN.NNN] + [Märgijada]	Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. Kohaldatakse juhul, kui rööbasteeäärne HABD ei vasta KTK-le, rööbasteeäärse HABD asukoha kindlaksmääramine.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.7.9	Rööbasteeäärse HABD mõõtmise suund	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: N/O/B	Prantsusmaa, Itaalia ja Rootsi võrgustike jaoks. Kohaldatakse juhul, kui rööbasteeäärne HABD ei vasta KTK-le, rööbasteeäärse HABD mõõtmise suund. Kui mõõtmise suund on — sama mis liinilõigu alguse ja lõpuga määratud suund: (N) — liinilõigu alguse ja lõpuga määratud suunaga vastupidine suund: (O) — mõlemad suunad: (B)		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.1.7.10	Nõutud on fikseeritud punane tuli	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Lõigud, kus on rakendusmääruse (EL) 2019/773 kohaselt nõutud kaks fikseeritud punast tuld.			1. jaanuar 2021
1.1.1.1.7.11	Kuulub väiksema liikluskoormusega raudteeliinide hulka	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Kuulumine väiksema liikluskoormusega raudteeliinide hulka vastavalt komisjoni määruse (EL) nr 1304/2014 ([4]) artiklile 5b.	X		1. jaanuar 2021
1.1.1.1.8	Tunnel					
1.1.1.1.8.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.8.2	Tunneli tunnus	Märgijada	Tunneli kordumatu tunnus või kordumatu number liikmesriigis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.3	Tunneli algus	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [laius (NN.NNNN) + pikkus (± NN.NNNN) + km (± N NNN. NNN)]	Tunneli alguse liini geograafilised koordinaadid väljendatuna kümnendkraadides ja kilomeetrites.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.4	Tunneli lõpp	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [laius (NN.NNNN) + pikkus (± NN.NNNN) + km (± N NNN. NNN)]	Tunneli lõpu liini geograafilised koordinaadid väljendatuna kümnendkraadides ja kilomeetrites.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.5	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.6	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.7	Tunneli pikkus	[NNNNN]	Tunneli pikkus meetrites sissesõidust väljasõiduni.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.8	Ristlõike pindala	[NNN]	Tunneli väikseima ristlõike pindala ruutmeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.8.1	Tunneli vastavus taristu KTK-le	JAH/EI	Tunneli vastavus taristu KTK-le suurimal lubatud kiirusel	X		1. jaanuar 2021

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.1.8.8.2	Taristuettevõtja koostatud dokument, mis sisaldab tunneli täpset kirjeldust	Märgijada	Taristuettevõtja esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab tunneli ehitusgabariidi ja geomeetria täpset kirjeldust			1. jaanuar 2021
1.1.1.1.8.9	Avariiplaan	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas avariiplaan on olemas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.10	Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: A/B/mitte ükski	Kategooria määramine vastavalt sellele, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.1.8.11	Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria	Märgijada	Kategooria määramine vastavalt sellele, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2	Energiavarustuse allsüsteem					
1.1.1.2.1	Rööbastee vastavustõendamise deklaratsioonid					
1.1.1.2.1.1	Energiavarustuse allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud rööbastee EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.1.2	Energiavarustuse allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud rööbastee olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.2.2	Kontaktliinide süsteem					
1.1.1.2.2.1.1	Kontaktliinide süsteemi tüüp	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: Kontaktõhuliin Kolmas rööbas Neljas rööbas Elektrifitseerimata	Märge kontaktliinide süsteemi tüübi kohta.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.2.1.2	Energiavarustussüsteem (pinge ja sagedus)	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: vahelduvvool: 25 kV – 50 Hz/ vahelduvvool: 15 kV – 16,7 Hz/ alalisvool: 3 kV/ alalisvool: 1,5 kV/ alalisvool (erijuht FR)/ alalisvool: 750 V/ alalisvool: 650 V/ alalisvool: 600 V/ muu	Märge toitesüsteemi kohta (nimipinge ja -sagedus)	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.2.1.3	Umax2 määruse (EL) nr 1301/2014 punktis 7.4.2.2.1 osutatud liinide jaoks.	[NNNNNN]	Prantsusmaa võrgustiku jaoks Kõrgeim ajutine pinge vastavalt standardile EN 50163 määruse (EL) nr 1301/2014 punktis 7.4.2.2.1 osutatud liinide jaoks.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.2.2.2	Suurim voolutugevus rongis	[NNNN]	Rongi suurim lubatud vool amprites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.2.3	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta	[NNN]	Suurim lubatud rongi vool paigalseisu ajal alalisvoolusüsteemides, väljendatuna amprites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.2.2.4	Regeneratiivpidurdamise luba	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI/Üksnes juhul, kui veerem suudab tuvastada hädaseiskamise vastavalt standardile EN 50388.	Märge selle kohta, kas regeneratiivpidurdamine on lubatud, ei ole lubatud või on lubatud eritingimustel.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.2.5	Kontaktliini suurim kõrgus	[N.NN]	Märge kontaktliini suurima kõrguse kohta, väljendatuna meetrites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.2.6	Kontaktliini väikseim kõrgus	[N.NN]	Märge kontaktliini väikseima kõrguse kohta, väljendatuna meetrites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.3	Vooluvõttur					
1.1.1.2.3.1	Lubatud KTK-le vastavad vooluvõtturi pead	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge KTK-le vastavate vooluvõtturi peade kohta, mida on lubatud kasutada.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.3.2	Muud lubatud vooluvõtturi pead	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge vooluvõtturi peade kohta, mida on lubatud kasutada.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.3.3	Nõuded tõstetud vooluvõtturite arvule ja vooluvõtturite vahelisele kaugusele teataval kiirusel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [N] [NNN] [NNN]	Tõstetud vooluvõtturite suurim lubatud arv rongi kohta ja väikseim keskliinidevaheline kaugus külgnevate tõstetud vooluvõtturi peade korral teataval kiirusel, väljendatuna meetrites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.3.4	Kontaktkinga lubatud materjal	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge kontaktkingade lubatud materjalide kohta.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.2.4	Kontaktõhuliini eraldustsoonid					
1.1.1.2.4.1.1	Faasieraldus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge faasieralduse kohta ja muu nõutav teave.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.4.1.2	Teave faasieralduse kohta	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada	Märge mitmesuguse faasieraldust puudutava nõutud teabe kohta.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.4.2.1	Süsteemide eraldus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge süsteemide eralduse kohta			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.4.2.2	Teave süsteemide eralduse kohta	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada	Märge mitmesuguse süsteemi eraldust puudutava nõutud teabe kohta.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.4.3	Kaugus signaalmärgist faasidevahelise eraldustsooni lõpuni	[N]	Marsruudi ühilduvuse kontroll Prantsusmaa võrgustikus. Kaugus signaalmärgist, mis annab juhile pärast faasidevahelise eraldustsooni läbimist loa vooluvõttur üles tõsta või võimsuslüliti välja lülitada, kuni faasidevahelise eraldustsooni lõpuni.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.2.5	Veeremile esitatavad nõuded					
1.1.1.2.5.1	Pardal voolutugevuse või võimsuse piiramise nõue	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas voolutugevuse või võimsuse piiramise funktsioon veeremi pardal on nõutud.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.2.5.2	Lubatud kontaktjõud	Märgijada	Märge lubatud kontaktjõu kohta, väljendatuna njuutonites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.2.5.3	Nõutud automaatne langetamisseade	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas automaatne langetamisseade (ADD) on veeremis nõutud.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3	Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteem					
1.1.1.3.1	Rööbastee vastavustõendamise deklaratsioonid					
1.1.1.3.1.1	Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud rööbastee EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2	KTK-le vastav rongiturvangusüsteem (ETCS)					
1.1.1.3.2.1	Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS)	Üks valik eelnevalt määratud loendist	ETCSi rakendamise tase sõltuvalt raudteeäärsetest seadmetest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2.2	ETCSi algversioon	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Liini äärde paigaldatud ETCSi algversioon.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2.3	Liinile juurdepääsu saamiseks vajalik ETCSi sõidusignaalide uuendamine	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas sõidusignaalide uuendamine on liinile juurdepääsu saamiseks vajalik ohutuskaalutlustel.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2.4	Liini äärde paigaldatud ETCSi sõidusignaalide uuendamise süsteem	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: puudub/silmus/GSM-R/silmus ja GSM-R	Teave raudtee äärde paigaldatud seadmete kohta, mis on suutelised edastama silmuse või globaalse mobiilsidesüsteemi (GSM-R) teel sõidusignaalide uuendamise teavet 1. taseme paigaldistele.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.2.5	Kasutusel olev ETCSi riiklik rakendus (pakett 44)	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas riikliku rakenduse andmeid edastatakse rööbastee ja rongi vahel.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2.6	Käitamispiirangud või -tingimused	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas on piiranguid või tingimusi tulenevalt osalisest vastavusest juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK-le – komisjoni määrus (EL) 2016/919 ([5]).			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.2.7	Valikulised ETCSi funktsioonid	Märgijada	Valikulised ETCSi funktsioonid, mis võivad parandada liini käitamist.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.3.2.8	Liinile juurdepääsuks on vajalik rongisisene rongi terviklikkuse kinnitus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas rongisisene kinnitus on liinile juurdepääsuks vajalik ohutuskaalutlustel.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.2.9	ETCSi ühilduvus	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Tehnilise ühilduvuse tõendamiseks kasutatavad ETCSi nõuded		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.2.10	ETCSi M_versioon	Üks valik eelnevalt määratud loendist	ETCSi M_versioon vastavalt SRSile 7.5.1.9			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3	KTK-le vastav raadio (GSM-R)					
1.1.1.3.3.1	GSM-Ri versioon	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Liini äärde paigaldatud GSM-Ri funktsionaalsete nõuete spetsifikatsiooni (FRS) ja süsteeminõuete spetsifikatsiooni (SRS) versiooni number	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.3.2	Ilma talitlushäireteta toimuvate raadioblokk-keskuse edastuste jaoks vajalike rongisiseste aktiivsete GSM-R mobiilseadmete (EDOR) või samaaegsete sideseansside arv ETCS 2. või 3. tasemel	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: 1/2	Rongi probleemideta tööks vajalike rongisiseste samaaegsete sideseansside arv ETCS 2. või 3. tasemel. See on seotud raadio teel blokeerimise juhtkeskuse (RBC) sideseanssidega. Ei ole kriitiline ohutuskriteerium ega koostalitlustingimus.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.3.3	Valikulised GSM-Ri funktsioonid	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Valikuliste GSM-Ri funktsioonide kasutamine, mis võib parandada liini käitamist. Need on ainult teabeks ega ole võrgustikule juurdepääsu kriteeriumid.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.3.3.1	Lisateave võrgustiku omaduste kohta	Märgijada	Lisateave võrgustiku omaduste kohta või taristuettevõtja koostatud vastav dokument, mille amet talletab, nt häiretase, mille põhjal antakse soovitus rongisisese lisakaitse kohta			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3.3.2	GPRS ETCSi jaoks	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas ETCSi jaoks saab kasutada GPRSi			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3.3.3	GPRSi kasutamise piirkond	Märgijada	Märge piirkonna kohta, kus ETCSi jaoks saab kasutada GPRSi			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3.4	Grupi 555 kasutamine	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas kasutatakse gruppi 555		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.3.5	Rändluskokkuleppega hõlmatud GSM-Ri võrgud	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Rändluskokkuleppega hõlmatud GSM-Ri võrkude loetelu		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.3.6	Rändlus üldkasutatavatesse võrkudesse	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI Kui vastus on „JAH“, esitage üldkasutatava võrgu nimi:	Rändlus üldkasutatavatesse võrkudesse			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3.7	Üksikasjad üldkasutatavate võrkudega seotud rändluse kohta	Märgijada	Kui rändlus üldkasutatavatesse võrkudesse on korraldatud, täpsustage millistesse võrkudesse, milliste kasutajate jaoks ja mis piirkondades.			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3.8	GSM-Ri katvus puudub	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas GSM-Ri katvus puudub	X		1. jaanuar 2021
1.1.1.3.3. 9	Raadiosüsteemi ühilduvus (kõne)	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Tehnilise ühilduvuse tõendamiseks kasutatavad raadionõuded (kõne)		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.3.10	Raadiosüsteemi ühilduvus (andmed)	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Tehnilise ühilduvuse tõendamiseks kasutatavad raadionõuded (andmed)		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.4	KTK-le täielikult vastavad rongituvastussüsteemid					
1.1.1.3.4.1	KTK-le täielikult vastavad rongituvastussüsteemid	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas on paigaldatud juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK nõuetele täielikult vastavaid (määrus (EL) 2016/919) rongituvastussüsteeme.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.5	Varasemad rongiturvangusüsteemid					
1.1.1.3.5.1	Muud paigaldatud rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemid Rongiturvangusüsteem	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas liini äärde on paigaldatud muid tavatalitluse rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteeme.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.5.2	Vajadus rohkem kui ühe pardal nõutava rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemi järele	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist	Märge selle kohta, kas pardal on nõutud rohkem kui üks ja samaaegselt aktiivne rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteem.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.3.5.3	Varasem rongiturvangusüsteem	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist	Märge selle kohta, milline B-klassi süsteem on paigaldatud	X	X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.6	Varasemad raadiosüsteemid					
1.1.1.3.6.1	Muud paigaldatud raadiosüsteemid (varasemad raadiosüsteemid)	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist	Märge paigaldatud varasemate raadiosüsteemide kohta.	X	X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.7	Rongituvastussüsteemid, mis ei vasta täielikult KTK-le					
1.1.1.3.7.1.1	Rongituvastussüsteemi tüüp	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: rööbastee vooluahelad/rattaandur/silmus	Paigaldatud rongituvastussüsteemide tüübid.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.1.2	Erikontrolli vajavate rööbastee vooluahelate või teljeloendurite tüübid	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist	Märge erikontrolli vajavate rongituvastussüsteemide tüüpide kohta.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.7.1.3	Dokument punktis 1.1.1.3.7.1.2 esitatud rongituvastussüsteemide tüübiga seotud menetlus(t)e kohta	Märgijada	Taristuettevõtja poolt kahes ELi keeles esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab punktis 1.1.1.3.7.1.2 esitatud rongituvastussüsteemide erikontrolli täpseid menetlusi.		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.7.1.4	Rongituvastuspiiranguga liinilõik	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Marsruudi ühilduvuse kontroll Prantsusmaa võrgustikus. Liinilõigud, millel — on rööbastee koormus väiksem kui 15 000 tonni päevas rööbastee kohta, — on suunalukustus, — on suunalukustuse 45-sekundiline viivitus, — on seadistus rööbasahelateatega, — puudub manöövritöö abipedaal tavapärase liikumissuuna korral mittemuutsuunaliste kaherööpmeliste liinide jaoks, — puudub manöövritöö abipedaal, olenemata liikumissuunast ühe rööbastee ja muutsuunaliste rööbasteede korral, — puudub pedaaliga teateedastusmehhanism, — on 45-sekundiline viivitus eriteadete nullimisseadmete jaoks.		X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.7.2.1	Kahe järjestikuse telje vahelise suurima lubatud kauguse vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas nõutud kaugus vastab KTK-le.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.2.2	Suurim lubatud kaugus kahe järjestikuse telje vahel KTK-le mittevastavuse korral	[NNNNN]	Märge suurima lubatud kauguse kohta kahe järjestikuse telje vahel KTK-le mittevastavuse korral, väljendatuna millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.3	Väikseim lubatud kaugus kahe järjestikuse telje vahel	[NNNN]	Märge kauguse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.7.4	Väikseim lubatud kaugus esimese ja viimase telje vahel	[NNNNN]	Märge kauguse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.5	Suurim kaugus rongi lõpu ja esimese telje vahel	[NNNN]	Märge rongi lõpu ja esimese telje vahelise sellise suurima kauguse kohta millimeetrites, mida kohaldatakse veeremi või rongi mõlemale otsale (esi- ja tagaots).			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.6	Rattapöia väikseim lubatud laius	[NNN]	Märge rattapöia laiuse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.7	Ratta väikseim lubatud läbimõõt	[NNN]	Märge ratta läbimõõdu kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.8	Rattaharja väikseim lubatud paksus	[NN.N]	Märge rattaharja paksuse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.9	Rattaharja väikseim lubatud kõrgus	[NN.N]	Märge rattaharja kõrguse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.10	Rattaharja suurim lubatud kõrgus	[NN.N]	Märge rattaharja kõrguse kohta millimeetrites.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.11	Väikseim lubatud teljekoormus	[NN.N]	Märge teljekoormuse kohta tonnides.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.3.7.11.1	Väikseim lubatud teljekoormus veeremikategooria kohta	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge teljekoormuse kohta tonnides olenevalt veeremikategooriast.			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.7.12	Ratastevahelise metallivaba ruumi eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.7.13	Veeremi metallkonstruktsiooni eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.14	Nõutud on rattamaterjali ferromagnetiliste omaduste vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.15.1	Rattapaari vastastikuste rataste suurima lubatud takistuse vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.15.2	Rattapaari vastastikuste rataste suurim lubatud takistus KTK-le mittevastavuse korral	[N.NNN]	Suurima lubatud takistuse väärtus oomides KTK-le mittevastavuse korral			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.16	Liivatamise KTK-le vastavus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.3.7.17	Suurim liiva kogus	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Rööbastee jaoks lubatud suurim lubatud liiva kogus 30 sekundi jooksul, esitatuna grammides.			1. jaanuar 2021
1.1.1.3.7.18	Nõutud on juhipoolne liivatamise peatamine	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas juhipoolne liivatamise aktiveerimise/peatamise võimalus kooskõlas taristuettevõtja juhistega on nõutud või mitte.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.19	Liiva omaduste eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.7.20	Rattaharjade õlitamise pardaseadmete eeskirjad	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge rattaharjade õlitamise aktiveerimise või peatamise eeskirjade kohta.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.21	Komposiitmaterjalist piduriklotside kasutamise eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.22	Manööverdamisseadmete eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.7.23	Manööverdamistakistust mõjutavate veeremi omaduste kombineerimise eeskirjade vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge selle kohta, kas eeskirjad vastavad KTK-le.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.8	Üleminek ühelt süsteemilt teisele					
1.1.1.3.8.1	Eri turvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemide vaheline ümberlülitus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge eri süsteemide vahelise ümberlülituse kohta rongi liikumise ajal			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.8.2	Eri raadiosüsteemide vaheline ümberlülitus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge eri raadiosüsteemide ja side puudumise süsteemi vahelise ümberlülituse kohta rongi liikumise ajal			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.9	Elektromagnetiliste häiretega seotud näitajad					
1.1.1.3.9.1	Veeremi tekitatavate magnetväljade eeskirjad ja nende vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: puudub/KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge eeskirjade ja nende KTK-le vastavuse kohta.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.9.2	Veeremiüksuste veovoolu harmoonikute piirmäärad ja nende vastavus KTK-le	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: puudub/KTK-le vastav/KTK-le mittevastav	Märge eeskirjade ja nende KTK-le vastavuse kohta.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.10	Liiniäärne süsteem halvenenud olukordade jaoks					
1.1.1.3.10.1	ETCSi tase halvenenud olukorra jaoks	Üks valik eelnevalt määratud loendist	ERTMSi/ETCSi rakendamise tase halvenenud olukorras sõltuvalt teeäärsetest seadmetest.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.10.2	Muud rongiturvangu-, juhtimis- ja hoiatussüsteemid halvenenud olukorra jaoks	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge muu kui ETCSi süsteemi kohta halvenenud olukorra jaoks.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.11	Piduritega seotud parameetrid					
1.1.1.3.11.1	Suurim nõutud pidurdusteekond	[NNNN]	Rongi pidurdusteekonna suurim väärtus (meetrites) antakse liini suurima kiiruse kohta.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.1.1.3.11.2	Taristuettevõtja lisateabe kättesaadavus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Taristuettevõtja lisateabe kättesaadavus vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/773 lisa punkti 4.2.2.6.2 alapunktile 2	X	X	16. jaanuar 2020
1.1.1.3.11.3	Taristuettevõtja esitatud dokumendid pidurdustõhususe kohta	Märgijada	Taristuettevõtja poolt kahes ELi keeles esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab lisateavet vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/773 lisa punkti 4.2.2.6.2 alapunktile 2.		X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.1.1.3.12	Muud juhtkäskude ja signaalimise parameetrid					
1.1.1.3.12.1	Kallutamine on toetatud	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas ETCS toetab kallutamise funktsioone.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.1.1.4	Eeskirjad ja piirangud					
1.1.1.4.1	Rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjad ja piirangud	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjad ja piirangud			1. jaanuar 2021
1.1.1.4.2	Taristuettevõtja esitatud dokumendid rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjade ja piirangute kohta	Märgijada	Taristuettevõtja esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab lisateavet			1. jaanuar 2021
1.2	RAKENDUSPUNKT					
1.2.0.0.0	Üldine teave					
1.2.0.0.0.1	Rakenduspunkti nimi	Märgijada	Tavaliselt linna või küla või liikluskontrolliga seotud nimi	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.0.0.0.2	Rakenduspunkti kordumatu tunnus	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [AA+AAAAAAAAAA]	Riigi koodist ja rakenduspunkti tähtnumbrilisest koodist koosnev kood.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.0.0.0.3	Rakenduspunkti TAF/TAP põhikood	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [AANNNNN]	TAF/TAP jaoks loodud põhikood			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.0.0.0.4	Rakenduspunkti tüüp	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Rajatise tüüp seoses peamiste kasutusfunktsioonidega.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.0.0.0.4.1	Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp	Märgijada	Rööpmelaiuse ümberlülitamise seadme tüüp		X	16. jaanuar 2020
1.2.0.0.0.5	Rakenduspunkti geograafiline asukoht	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [laius (NN.NNNN) + pikkus (± NN.NNNN)]	Kümnendkraadides esitatavad geograafilised koordinaadid antakse tavaliselt rakenduspunkti keskkohale.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.0.0.0.6	Rakenduspunkti asukoht raudteel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [NNN.NNN] + [märgijada]	Rakenduspunkti asukohta määrava liini tunnusega seotud kilomeeter. See jääb üldjuhul rakenduspunkti keskele.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1	LIIKLEMISTEE					
1.2.1.0.0	Üldine teave					
1.2.1.0.0.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.0.2	Rööbastee tunnus	Märgijada	Rööbastee kordumatu tunnus või kordumatu number rakenduspunktis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.1	Rööbastee vastavustõendamise deklaratsioonid					
1.2.1.0.1.1	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud rööbastee EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.1.2	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.1.0.2	Tööparameetrid					
1.2.1.0.2.1	Rööbastee TEN-klassifikatsioon	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: osa TEN-T üldvõrgust/osa TEN-T raudtee-kaubaveo põhivõrgust/osa TEN-T reisijateveo põhivõrgust/TEN-väline	Märge selle kohta, millisesse üleeuroopalise võrgu ossa rööbastee kuulub.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.2.2	Raudteeliini kategooria	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Liini klassifikatsioon vastavalt taristu KTK-le – määrus (EL) nr 1299/2014.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.2.3	Osa raudtee-kaubaveokoridorist	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Märge selle kohta, kas raudteeliin on ette nähtud raudtee-kaubaveokoridori osana			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.3	Liiniskeem					
1.2.1.0.3.1	Koostalitluslik rööpmelaius	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: GA/GB,/GC/G1/DE3/S/IRL1/mitte ükski	Rööpmelaiused GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 vastavalt Euroopa standardile.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.2.1.0.3.2	Rahvusvahelised rööpmelaiused:	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: G2/GB1/GB2/mitte ükski	Muu mitmepoolne või rahvusvaheline rööpmelaius kui GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1 vastavalt Euroopa standardile.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.2.1.0.3.3	Riiklikud rööpmelaiused	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Kohalik rööpmelaius vastavalt Euroopa standardile või muu kohalik rööpmelaius.	Parameeter välja jäetud. Kuvatakse teabe eesmärgil		
1.2.1.0.3.4	Gabariidid	Üks valik eelnevalt määratud loendist	Gabariidid vastavalt Euroopa standardile või muud kohalikud gabariidid, sh alumine või ülemine osa.	X	X	16. jaanuar 2020

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.1.0.3.5	Erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht raudteel	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [± NNNN.NNN] + [Märgijada]	Punktis 1.2.1.0.3.4 osutatud gabariitidest kõrvalekaldumise tõttu erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide asukoht.		X	16. jaanuar 2020
1.2.1.0.3.6	Dokument erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta	Märgijada	Taristuettevõtja esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab teavet punktis 1.2.1.0.3.4 osutatud gabariitidest kõrvalekaldumise tõttu erikontrolli nõudvate konkreetsete punktide ristlõike kohta. Vajaduse korral võib ristlõiget käsitlevale dokumendile lisada konkreetse punkti kontrollimise juhendi.		X	16. jaanuar 2020
1.2.1.0.4	Rööbaste parameetrid					
1.2.1.0.4.1	Standardne rööpmelaius	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/muu	Üks millimeetrites väljendatud väärtus, mis näitab rööpmelaiust.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5	Tunnel					
1.2.1.0.5.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.2	Tunneli tunnus	Märgijada	Tunneli kordumatu tunnus või kordumatu number liikmesriigis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.3	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud tunneli EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.1.0.5.4	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud tunneli olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.5	Tunneli pikkus	[NNNNN]	Tunneli pikkus meetrites sissesõidust väljasõiduni.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.6	Avariiplaan	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas avariiplaan on olemas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.7	Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: A/B/mitte ükski	Kategooria määramine vastavalt sellele, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.8	Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria	Märgijada	Kategooria määramine vastavalt selle, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul, nagu on kindlaks määratud riiklikes eeskirjades, kui need on olemas.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.5.9	Diiselmootor ja muud lubatud termilised veosüsteemid	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas tunnelis on lubatud kasutada diiselmootorit või muid termilisi veosüsteeme			1. jaanuar 2021
1.2.1.0.6	Platvorm					
1.2.1.0.6.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.1.0.6.2	Platvormi tunnus	Märgijada	Platvormi kordumatu tunnus või kordumatu number rakenduspunktis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.6.3	Platvormi TEN-klassifikatsioon	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: osa TEN-T üldvõrgust/osa TEN-T raudtee-kaubaveo põhivõrgust/osa TEN-T reisijateveo põhivõrgust/TEN-väline	Märge selle kohta, millisesse üleeuroopalise võrgu ossa platvorm kuulub.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.6.4	Platvormi kasutatav pikkus	[NNNN]	Platvormi selle osa suurim katkematu pikkus (meetrites), mille ees rongid on ette nähtud peatuma, et reisijad saaksid tavalistes kasutustingimustes rongi siseneda ja rongist väljuda, jättes piisava varu peatumistolerantsidele.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.6.5	Platvormi kõrgus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: 250/280/550/760/300–380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1100/muu	Platvormi ülemise pinna ja kõrvalasuva rööbastee sõidupinna vaheline kaugus. See on millimeetrites väljendatud nimiväärtus.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.6.6	Sõitu alustavat rongi abistavad seadmed või personal perroonil	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge sõitu alustavat rongi toetava varustuse või personali kohta.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.1.0.6.7	Platvormil asetsevate rongi sisenemise abivahendite kasutusala	[NNNN]	Teave rongile juurdepääsu taseme kohta, mille korral sisenemise abivahendeid saab kasutada.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.2	MANÖÖVRITEE					
1.2.2.0.0	Üldine teave					
1.2.2.0.0.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.0.2	Manöövritee tunnus	Märgijada	Manöövritee kordumatu tunnus või kordumatu number rakenduspunktis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.0.3	Manöövritee TEN-klassifikatsioon	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: osa TEN-T üldvõrgust/osa TEN-T raudtee-kaubaveo põhivõrgust/osa TEN-T reisijateveo põhivõrgust/TEN-väline	Märge selle kohta, millisesse üleeuroopalise võrgu ossa rööbastee kuulub.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.1	Manöövritee vastavustõendamise deklaratsioon					
1.2.2.0.1.1	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud manöövritee EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.1.2	Taristu allsüsteemi suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud manöövritee olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.2.0.2	Tööparameeter					
1.2.2.0.2.1	Manöövritee kasutatav pikkus	[NNNN]	Rongide ohutuks parkimiseks kasutatava manöövritee/seisutee kogupikkus meetrites.	X	X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.3	Liiniskeem					
1.2.2.0.3.1	Seisuteede kalle	[NN.N]	Kalde suurim väärtus millimeetrites meetri kohta.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.3.2	Horisontaalkõvera minimaalne raadius	[NNN]	Väikseima horisontaalkõvera raadius meetrites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.3.3	Vertikaalkõvera minimaalne raadius	[NNN+NNN]	Väikseima vertikaalkõvera raadius meetrites.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.4	Rongide teenindamise püsiseadmed					
1.2.2.0.4.1	Tualeti tühjendamise seadmed	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge tualeti tühjendamise seadmete (rongide teenindamise püsiseade) kohta vastavalt taristu KTK-le – määrus (EL) nr 1299/2014.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.4.2	Välised puhastusseadmed	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge väliste puhastusseadmete (rongide teenindamise püsiseade) kohta vastavalt taristu KTK-le – määrus (EL) nr 1299/2014.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.4.3	Veevarustusseadmed	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge veevarustusseadmete (rongide teenindamise püsiseade) kohta vastavalt taristu KTK-le – määrus (EL) nr 1299/2014.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.2.0.4.4	Tankimisseadmed	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge tankimisseadmete (rongide teenindamise püsiseade) kohta vastavalt taristu KTK-le – määrus (EL) nr 1299/2014.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.4.5	Liivavarude täiendamise seadmed	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge liivavarude täiendamise seadmete kohta (rongide teenindamise püsiseade).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.4.6	Tugi-elektrivarustus	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge tugi-elektrivarustuse kohta (rongide teenindamise püsiseade).	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5	Tunnel					
1.2.2.0.5.1	Taristuettevõtja kood	[AAAA]	Taristuettevõtja on asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteetaristu või selle osa rajamise ja hooldamise eest.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.2	Tunneli tunnus	Märgijada	Tunneli kordumatu tunnus või kordumatu number liikmesriigis.	X		Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.3	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud tunneli EÜ vastavustõendamise deklaratsioon	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	EÜ deklaratsiooni kordumatu number vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2019/250.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.4	Raudteetunneli suhtes kohaldatavate KTKde nõuetele vastavusega seotud tunneli olemasoleva taristu vastavusdeklaratsioon (vastavalt soovitusele 2014/881/EL)	Eelnevalt kindlaks määratud märgijada: [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYYY/NNNNNN]	Olemasoleva taristu vastavusdeklaratsiooni kordumatu number, järgides samu vorminõudeid, nagu on täpsustatud EÜ deklaratsiooni jaoks komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/250 VII lisas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.2.0.5.5	Tunneli pikkus	[NNNNN]	Tunneli pikkus meetrites sissesõidust väljasõiduni.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.6	Avariiplaan	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Märge selle kohta, kas avariiplaan on olemas.			Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.7	Nõutav veeremi tuleohutuse kategooria	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: A/B/mitte ükski	Kategooria määramine vastavalt sellele, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.5.8	Nõutav veeremi riiklik tuleohutuse kategooria	Märgijada	Kategooria määramine vastavalt selle, kuidas reisirong, mille pardal on tulekahju, jätkab tööd määratud aja jooksul, nagu on kindlaks määratud riiklikes eeskirjades, kui need on olemas.		X	Vastavalt rakendusotsusele 2014/880/EL ja hiljemalt 16. märtsil 2019.
1.2.2.0.6	Kontaktliinide süsteem					
1.2.2.0.6.1	Suurim vool paigalseisu ajal vooluvõtturi kohta	[NNN]	Suurim lubatud rongi vool paigalseisu ajal alalisvoolusüsteemides, väljendatuna amprites.		X	16. jaanuar 2020
1.2.3	Eeskirjad ja piirangud					
1.2.3.1	Rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjad ja piirangud	Üks valik eelnevalt kindlaks määratud loendist: JAH/EI	Rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjad ja piirangud			1. jaanuar 2021

Number	Pealkiri	Andmete esitamine	Määratlus	Põhiparameeter	Vajalik marsruudi ühilduvuse jaoks	Parameetri esitamise tähtaeg
1.2.3.2	Taristuettevõtja esitatud dokumendid rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjade ja piirangute kohta	Märgijada	Taristuettevõtja esitatud elektrooniline dokument, mille amet talletab ja mis sisaldab lisateavet			1. jaanuar 2021

(1) Komisjoni 12. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/250, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 kohast raudtee koostalitluse komponentide ja allsüsteemide EÜ deklaratsioonide ja sertifikaatide näidisvormi, lubatud veeremiüksuse tüübile vastavuse deklaratsiooni näidist ja allsüsteemi EÜ vastavustõendamise menetlust ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 201/2011 (ELT L 42, 13.2.2019, lk 9).

(2) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta soovitus 2014/881/EL menetluse kohta, mille abil tõendada, mil määral olemasolevad raudteeliinid vastavad koostalitluse tehnilise kirjelduse põhiparameetritele (ELT L 356, 12.12.2014, lk 520).

(3) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1299/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi allsüsteemi „taristu“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 1).

(4) Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1304/2014 üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta, millega muudetakse otsust 2008/232/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks otsus 2011/229/EL (ELT L 356, 12.12.2014, lk 421).

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

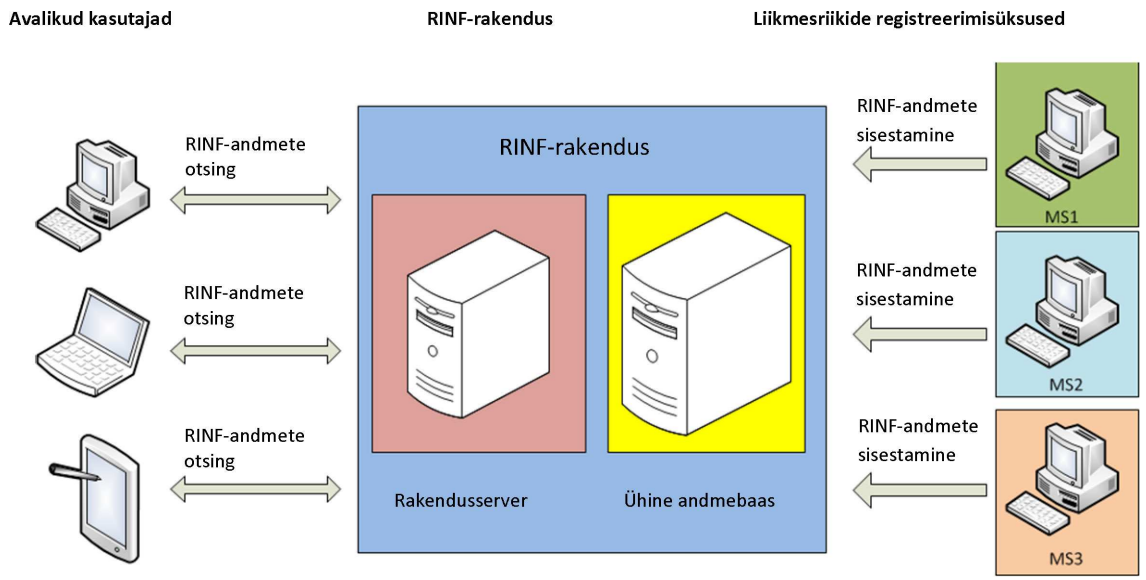
4. KÕRGETASEMELISE SÜSTEEMI ÜLEVAADE

4.1. Taristuregistrisüsteem

Taristuregistrisüsteemi arhitektuur on järgmine.

Joonis 1

RINF-süsteem



4.2. **RINF-rakenduse haldamine**

RINF-rakendus on ameti loodud, juhitud, hooldatud ja hallatud veebipõhine rakendus.

Amet teeb riiklikele registreerimisüksustele kättesaadavaks järgmised failid ja dokumendid, mida kasutatakse taristuregistrite loomiseks ning nende ühendamiseks RINF-rakendusega:

a) kasutusjuhend,

b) andmeedastusfailide struktuuri kirjeldus,

c) failide koostamise koodide kirjeldus – juhend, milles kirjeldatakse edastatud failide valideerimise protsessi.

4.3. **RINF-rakenduse minimaalne nõutud funktsionaalsus**

RINF-rakendus peab pakkuma vähemalt järgmisi funktsioone:

a) kasutajate haldus; RINF-rakenduse haldaja peab suutma hallata kasutajate juurdepääsuõigusi;

b) teabe auditeerimine: RINF-rakenduse haldajal peab olema võimalik jälgida kõikide RINF-rakenduse kasutajate tegevuse logisid, mis esitatakse RINF-rakenduse kaudu teatavas ajavahemikus tehtud toimingute loendina;

c) ühenduvus ja autentimine: RINF-rakenduse registreeritud kasutajatel peab olema võimalik RINF-rakendusele interneti teel juurde pääseda ja kasutada selle funktsioone vastavalt oma õigustele;

d) failide koostamine taristuettevõtja kasutajate jaoks;

e) failide liitmine riikliku registreerimisüksuse kasutajate jaoks;

f) taristuregistriandmete, sh rakenduspunktide ja/või liinilõikude ning andmete kehtivuse kuupäevade otsing;

g) rakenduspunkti või liinilõigu valik ja selle andmete kuvamine: RINF-rakenduse kasutajatel peab olema võimalik kaardiliidest kasutades määrata geograafiline ala, misjärel RINF-rakendus näitab selle ala kohta kasutaja poolt soovitud kättesaadavat teavet;

h) andmete vaatamine konkreetsete liinide ja rakenduspunktide kohta kaardiliidese abil määratud alas;

i) taristuregistri elementide visuaalne kuvamine digitaalsel kaardil: kasutajatel peab RINF-rakenduse kaudu olema võimalik kaardil navigeerida, valida seal kujutatud element ja saada selle kohta asjakohast teavet;

j) taristuregistri andmete visuaalne esitus, mis võimaldab temaatilisi kaarte avaldada;

k) nende liinilõikude ja rakenduspunktide loetlemine, mis on kasutaja poolt kindlaks määratud marsruudi osad, ja vastavate karakteristikute eksport;

l) tõendi väljaandmine iga kord, kui raudteeveo-ettevõtja kavatseb kasutada otsingu tulemusel eksporditud karakteristikuid vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 23 lõikele 1;

m) rakendusliides (API);

n) riikliku registreerimisüksuse esitatud andmestiku valideerimine, üleslaadimine ja vastuvõtmine.

4.4. **Töörežiim**

Taristuregister pakub RINF-rakenduse kaudu kahte peamist liidest:

a) üks on mõeldud kasutamiseks liikmesriikidele, kes esitavad oma andmestikud;

b) teine on mõeldud RINF-rakenduse kasutajatele süsteemi pääsuks ja sealt andmete võtmiseks.

Seni, kuni arendatakse lõplikult välja RINF-rakendus, mis võimaldab taristuettevõtjatel ajakohastada selles teavet otse, sisestatakse RINF-rakenduse keskandmebaasi iga liikmesriigi taristuregistris hoitavate täielike taristuandmete koopiad Eelkõige peavad riiklikud registreerimisüksused looma failid, mis hõlmavad kogu andmestikku, järgides tabelis 1 esitatud kirjeldusi, ja kandma need RINF-rakendusse vastavalt artiklile 5.

Riiklikud registreerimisüksused peavad laadima failid üles RINF-rakendusse, kasutades sellekohast liidest. Eraldi moodul lihtsustab riiklike registreerimisüksuste esitatud andmete valideerimist ja üleslaadimist.

RINF-rakenduse keskandmebaasis tehakse riiklike registreerimisüksuste saadetud andmed kättesaadavaks ilma muudatusteta.

RINF-rakenduse põhifunktsioon on võimaldada kasutajatel taristuregistrisse kantud andmeid otsida ja võtta.

RINF-rakenduses hoitakse alles riiklike registreerimisüksuste poolt varem kättesaadavaks tehtud andmete kogu ajalugu. Seda säilitatakse kaks aastat pärast andmete registrist kustutamisest.

Amet tagab RINF-rakenduse haldajana kasutajatele taotluse korral sellele juurdepääsu.

RINF-rakenduse kasutajate päringutele antakse vastus 24 tunni jooksul alates päringu esitamisest.

4.5. **Kättesaadavus**

RINF-rakendus on kättesaadav seitse päeva nädalas. Süsteemi kättesaadavuse piiramine hoolduse ajal on minimaalne.

Kui selle kasutamises tekib tõrge väljaspool ameti tavapärast tööaega, alustatakse teenuse taastamisega ameti järgmisel tööpäeval.

5. ÜHISTE KIRJELDUSTE KOHALDAMISE JUHEND

Amet teeb artiklis 7 osutatud ühiste kirjelduste kohaldamise juhendi avalikult kättesaadavaks oma veebisaidil ja ajakohastab seda vastavalt.

Selles esitatakse taristuregistri kõikide objektide ja parameetrite laiendatud määratlused ning juhised tegutsemiseks kõige tavalisemates olukordades ja raudteevõrgustiku modelleerimiseks soovitatavad lahendused.

See sisaldab eelkõige järgmist:

a) RINF-rakenduse pakutavate funktsioonide kirjeldus;

b) elemendid ja neile vastav kirjeldus, nagu on täpsustatud punktis 3.3 ja tabelis 1. Iga välja kohta vähemalt selle vorming, piirnorm, tingimused, mille alusel parameeter on kohaldatav ja kohustuslik, raudteede tehnilised eeskirjad parameetrite väärtuste kohta, viide KTKdele ja muudele taristuregistri elementidega seotud tehnilistele dokumentidele;

c) mõistete ja parameetrite üksikasjalikud määratlused ja kirjeldused;

d) võrgustiku modelleerimist käsitlevate sätete tutvustus ning andmete ja nendega seotud selgituste ja näidete kogumine;

e) liikmesriikide taristuregistritest pärit andmete valideerimise ning taristuregistritest RINF-rakendusse esitamise kord.

Kohaldamisjuhendis on esitatud selgitused käesolevas lisas osutatud kirjelduste kohta, mis on vajalikud taristuregistrisüsteemi nõuetekohaseks arendamiseks.

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/778,

16. mai 2019,

millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 1305/2014 muudatuste juhtimise osas

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([2]) artiklis 19 on sätestatud, et Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet") annab komisjonile soovitusi koostalitluse tehniliste kirjelduste (edaspidi „KTKd") ja nende läbivaatamise kohta kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 5, ja tagab KTKde kohandamise tehnilisele progressile, turusuundumustele ja sotsiaalsetele nõuetele.

(2) Komisjoni delegeeritud otsuse (EL) 2017/1474 ([3]) artikliga 13 on ette nähtud komisjoni määruse (EL) nr 1305/2014 ([4]) lisa punkti 7.2 muutmine, et täpsustada muudatuste juhtimise muudetud menetlust kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK jaoks.

(3) Määruse (EL) 2016/796 artikli 5 kohaselt moodustati töörühm, kelle ülesanne on koostada ettepanek võtta vastu soovitus kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK punkti 7.2 muudatuste kohta.

(4) 20. aprillil 2018 esitas amet Euroopa Komisjonile soovituse määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punkti 7.2 läbivaatamise kohta.

(5) Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKd käsitleva määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punkti 7.2 tuleks vastavalt muuta.

(6) Kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTKs osutatud asjakohaste tehniliste dokumentide nimekirja tuleks ajakohastada.

(7) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 51 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Komisjoni määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punkt 7.2 asendatakse käesoleva määruse I lisaga.

Artikkel 2

Komisjoni määruse (EL) nr 1305/2014 (kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete KTK) lisa I liide asendatakse käesoleva määruse II lisa tekstiga.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 44.
([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).
([3]) Komisjoni delegeeritud otsus (EL) 2017/1474, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 seoses koostalitluse tehniliste kirjelduste koostamise, vastuvõtmise ja läbivaatamise konkreetsete eesmärkidega (ELT L 210, 15.8.2017, lk 5).
([4]) Komisjoni 11. detsembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1305/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi kaubaveoteenuste telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilist kirjeldust ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 62/2006 (ELT L 356, 12.12.2014, lk 438).

Artikkel 3

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

I LISA

Komisjoni määruse (EL) nr 1305/2014 lisa punkt 7.2 asendatakse järgmisega:

„7.2. **Muudatuste juhtimine**

7.2.1. *Muudatuste juhtimise protsess*

Tuleb välja töötada muudatuste juhtimise kord, et tagada muudatusega seotud kulude ja tulude nõuetekohane analüüs ning muudatuste kontrollitud rakendamine. Selle korra määrab kindlaks ja kehtestab ning seda toetab ja haldab Euroopa Raudteeagentuur ning see peab sisaldama järgmist:

— muudatuse põhjuseks olevate tehniliste piirangute andmed;

— avaldus selle kohta, kes vastutab muudatuse rakendamise menetluste eest;

— rakendatavate muudatuste kinnitamise kord;

— muudatuste juhtimise, avaldamise, ülemineku ja laiendamise poliitika;

— üksikasjalike kirjelduste haldamise ning nende kvaliteedi tagamise ja konfiguratsiooni haldamise vastutusalade kindlaksmääramine.

Moodustatakse Euroopa Raudteeagentuuri, raudteesektori esindusasutuste ja liikmesriikide esindajatest koosnev muudatuste kontrollinõukogu. Osaliste sellise valikuga tagatakse tehtavate muudatuste käsitlemine perspektiivis ning nende mõju üldine hindamine. Tulevikus läheb muudatuste kontrollinõukogu Euroopa Raudteeagentuuri egiidi alla.

7.2.2. *Muudatuste juhtimise menetlus käesoleva määruse I liites loetletud dokumentide puhul*

Käesoleva määruse I liites loetletud dokumentide muutmise korra kehtestab Euroopa Raudteeagentuur vastavalt allpool esitatud tingimustele.

1. Dokumente mõjutav muutmistaotlus esitatakse liikmesriikide või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 (*) artikli 38 lõike 4 määratlusele vastavate Euroopa tasandil tegutsevate raudteesektori esindusasutuste või TAF KTK juhtkomitee kaudu.

2. Euroopa Raudteeagentuur kogub muutmistaotlused kokku ja säilitab need.

3. Euroopa Raudteeagentuur esitab muutmistaotlused vastavale ERA töörühmale, kes hindab neid ja koostab ettepaneku, lisades sellele vajaduse korral ka majandusliku hinnangu.

4. Seejärel esitab Euroopa Raudteeagentuur iga muutmistaotluse ja sellega seotud ettepaneku muudatuste kontrollinõukogule, kes muutmistaotluse kinnitab või kinnitamata jätab või selle arutamise edasi lükkab.

5. Kui muutmistaotlust ei kinnitata, saadab Euroopa Raudteeagentuur taotlejale teabe tagasilükkamise põhjuse kohta või küsib taotlejalt muutmistaotluse kavandi kohta lisateavet.

6. Kui muutmistaotlus kinnitatakse, muudetakse tehnilist dokumenti sellele vastavalt.

7. Kui muutmistaotluse kinnitamise suhtes ei ole võimalik konsensust saavutada, esitab Euroopa Raudteeagentuur komisjonile I liites loetletud dokumentide ajakohastamist käsitleva soovituse, dokumendi uue versiooni kavandi, muutmistaotlused ja nende majandusliku hinnangu ning teeb kõnealused dokumendid nende veebisaitidel kättesaadavaks.

8. Tehnilise dokumendi uus versioon ja kinnitatud muutmistaotlus tehakse kättesaadavaks Euroopa Raudteeagentuuri veebisaidil. Euroopa Raudteeagentuur jagab liikmesriikidele teavet direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 lõike 1 kohaselt moodustatud komitee vahendusel.

9. Kui muutmistaotluse tõttu oleks vaja muuta TAF KTKd käsitlevat õigusakti, saadab Euroopa Raudteeagentuur Euroopa Komisjonile taotluse TAF KTK läbivaatamiseks ja/või Euroopa Raudteeagentuur taotluse tehnilise arvamuse saamiseks.

Kui muutmiskord mõjutab aspekte, mida kasutatakse ühiselt TAP KTKs, tuleb muudatused optimaalse koostoime saavutamiseks teha nii, et oleks tagatud kooskõla TAP KTKga.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).“

II LISA

Määruse (EL) nr 1305/2014 I liide asendatakse järgmisega:

„I liide

Tehniliste dokumentide loetelu

Nr	Viide	Pealkiri
1	ERA-TD-100	TAF KTK – LISA A.5: TAF KTK TEADETE ARVNÄITAJAD JA JÄRJESTUSE JOONISED
2	ERA-TD-101	Lisa D.2: liide A (vagunite/ILU reisi planeerimine)
3	ERA-TD-102	Lisa D.2: liide B – vaguni ja ühendveoüksuste kasutamise andmebaas (WIMO)
4	ERA-TD-103	Lisa D.2: liide C – viitefailid
5	ERA-TD-104	Lisa D.2: liide E – ühine liides
6	ERA-TD-105	Lisa D.2: liide F – TAF KTK andmete ja teadete mudel“

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/779,

16. mai 2019,

millega kehtestatakse veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise üksikasjalikud eeskirjad vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2016/798 ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta, ([1]) eriti selle artikli 14 lõikeid 6 ja 8,

ning arvestades järgmist:

(1) Direktiivi (EL) 2016/798 eesmärk on parandada juurdepääsu raudteeveoteenuste turule; selleks määratakse direktiivis kindlaks raudteeohutuse juhtimise, reguleerimise ja järelevalve ühised põhimõtted. Lisaks nähakse direktiiviga (EL) 2016/798 ette ka raamistik, millega tagatakse kõigi veeremiüksuste hoolduse eest vastutavate üksuste jaoks võrdsed tingimused, kohaldades ühtseid sertifitseerimisnõudeid ja -tingimusi kogu liidus.

(2) Sertifitseerimissüsteemi eesmärk on luua kogu liidus raamistik, millega ühtlustatakse sellised nõuded ja meetodid, mille abil hinnatakse hoolduse eest vastutavate üksuste suutlikkust.

(3) Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet"), kes oli 11. märtsil 2015 esitanud komisjonile positiivse hinnangu kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste praeguse sertifitseerimissüsteemi kohta, andis 27. septembril 2018 välja soovituse 007REC1004 komisjoni määruse (EL) nr 445/2011 ([2]) läbivaatamise kohta.

(4) Direktiivi (EL) 2016/798 III lisas on sätestatud nõuded ja hindamiskriteeriumid selliste organisatsioonide jaoks, kes taotlevad hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati (edaspidi „ECM-sertifikaat") või hoolduse eest vastutava üksuse allhangitud hooldusfunktsioonide sertifikaati. Selleks et neid nõudeid oleks võimalik täielikult kohaldada, tuleb neid direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõike 3 punktides a–d osutatud erinevate hooldusfunktsioonide puhul üksikasjalikumalt kirjeldada ja täpsustada.

(5) Võttes arvesse projekteerimis- ja hooldusmeetodite mitmekesisust, tuleks kõnealuse hooldussüsteemi puhul keskenduda pigem juhtimisnõuetele, näiteks hoolduse eest vastutava üksuse töökorraldusele, aga mitte konkreetsele tehnilisele nõudele.

(6) Hooldusmenetluse puhul tuleb erilist tähelepanu pöörata ohutuse seisukohast olulistele komponentidele ja tegeleda eelkõige nendega. Samas on olulisuse aspektid mis tahes komponendi puhul seotud veeremiüksuse konkreetse konstruktsiooniga ja asjaomase komponendi konkreetsete funktsioonidega. Seepärast ei ole võimalik koostada täielikku loetelu ohutuse seisukohast olulistest komponentidest. Tuleks kindlaks määrata ohutuse seisukohast oluliste komponentide põhielemendid.

(7) Uut tüüpi veeremiüksuse projekteerimisel peaks tootja riskipõhise analüüsi abil kindlaks tegema oma toote funktsioonide ja komponentide olulisuse ning kandma saadud tulemused Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 ([3]) artikli 15 lõikes 4 osutatud tehnilisse toimikusse. Olulisuse kindlakstegemisel tuleks arvesse võtta, kuidas asjaomast komponenti kavatsetakse kasutada, ja keskkonda, kus seda kasutama hakatakse. Hoolduse eest vastutaval üksusel peaks olema juurdepääs tehnilise toimiku asjakohastele osadele, millega tagatakse, et ta on täiesti teadlik iga tema vastutusalasse kuuluva veeremitüübi komponentide olulisusest. Hoolduse eest vastutav üksus peaks välja selgitama puudused, võttes arvesse ja analüüsides rikkeid ning tehes kindlaks kõik oma sekkumised; ning olema kohustatud andma teavet vähemalt selliste ohutuse seisukohast oluliste komponentide kohta, mille tootja on sellisena määratlenud.

([1]) ELT L 138, 26.5.2016, lk 102.
([2]) Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

(8) Kui hoolduse eest vastutav üksus leiab, et tehnilisse toimikusse tuleks lisada uusi ohutuse seisukohast olulisi komponente või et teatavad komponendid tuleks ümber liigitada ohutuse seisukohast mitteolulisteks komponentideks, peaks ta sellest viivitamata teavitama tootjat, veeremitüübi loa omanikku ja veeremiüksuse loa omanikku, et nad saaksid võtta vajalikke meetmeid, sealhulgas vajaduse korral läbi vaadata tehnilise toimiku.

(9) Üksus või organisatsioon, kes võtab üle ühe või mitu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõike 3 punktides b–d osutatud hooldusfunktsiooni või osa nendest hooldusfunktsioonidest, võib kohaldada sertifitseerimissüsteemi vabatahtlikkuse alusel, järgides artiklis 6 sätestatud põhimõtteid. Sertifitseerimise eesmärk on tagada, et hoolduse kõikides etappides kasutatakse ühistele kvaliteedistandarditele vastavat kontrollitud menetlust. Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõiget 5, milles käsitletakse sertifikaatide kehtivust kogu liidu territooriumil, tuleks kohaldada ka eespool nimetatud vabatahtlike sertifikaatide suhtes.

(10) Oma ülesannete täitmisel võib taristuettevõtjatel olla vaja kasutada ronge, taristu kontrollimise sõidukeid, rööbastel liikuvaid masinaid või muid erisõidukeid, et transportida materjale või töötajaid ehitamiseks või taristu hooldamiseks, oma taristuvarade hooldamiseks või hädaolukorra lahendamiseks. Sel juhul tuleks taristuettevõtja lugeda omaenda ohutusjuhtimissüsteemi raames tegutsevaks raudtee-ettevõtjaks. Taristuettevõtja suutlikkust veeremiüksusi sel otstarbel käitada tuleks hinnata ühe osana direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 kohase ohutusloa andmiseks tehtavast hindamisest.

(11) ECM-sertifikaadi saamiseks esitatava taotluse puhul hindab sertifitseerimisasutus taotleja suutlikkust teha hooldustöid ja täita hooldusfunktsioone kas ise või lepingute kaudu muude üksustega, nt hooldustöökodadega, kes neid funktsioone või nende funktsioonide osi täidavad.

(12) Vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõikele 4 on sertifitseerimisasutused akrediteeritud asutused, tunnustatud asutused või riiklikud ohutusasutused. Akrediteerimissüsteem peaks sisaldama riskide juhtimise vahendit, millega tagatakse, et akrediteeritud asutused on pädevad oma ülesandeid täitma. Peale selle on akrediteerimine vahendiks, millega tagatakse, et akrediteeritud asutuste välja antud ECM-sertifikaate tunnustatakse nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil.

(13) Selleks et luua süsteem, mis võimaldab sertifitseerimisasutustel teostada kogu liidus kontrolli hoolduse eest vastutavate sertifitseeritud üksuste üle ja ühtlustada sertifitseerimise suhtes kohaldatavaid lähenemisviise, on oluline, et kõik asutused, kes saavad välja anda sertifikaate ükskõik missugusele hoolduse eest vastutavale üksusele („sertifitseerimisasutused“), teeksid omavahel koostööd. Akrediteerimise ja tunnustamise erinõuete koostamisel ja heakskiitmisel tuleb järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 765/2008 ([4]) II peatüki nõudeid.

(14) Raudtee ohutuse ja koostalitluse valdkonnas tegutsevate hoolduse eest vastutavate üksuste tulemuslikkus, töökorraldus ning otsustamismenetlused on väga erinevad ning see avaldab kahjulikku mõju ühtse Euroopa raudteepiirkonna tõrgeteta toimimisele. Eelkõige võib selline olukord negatiivselt mõjutada mõne teise liikmesriigi raudteeturule tulla soovivaid väikesi ja keskmise suurusega ettevõtjaid. Seepärast on liidu tasandil suurema ühtlustamise saavutamiseks oluline parandada koordineerimist. Selle tagamiseks, et hoolduse eest vastutavad üksused ja sertifitseerimisasutused rakendaksid ja kohaldaksid järjepidevalt käesoleva määruse eri sätteid, peaks Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet“) teostama talle Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796 ([5]) artikli 35 kohaselt liidu raudteesüsteemi üldise ohutustaseme jälgimiseks antud volituste raames järelevalvet sertifitseerimisasutuste tegevuse üle, korraldades auditeid ja kontrolle. Selle ülesande täitmiseks peaks amet koguma teavet kõnealuses valdkonnas tegutsevate sertifitseerimisasutuste kohta ja hoolduse eest vastutavatele üksustele välja antud sertifikaatide arvu kohta. Samuti on tähtis, et amet hõlbustaks sertifitseerimisasutuste koordineerimist.

(15) Käesoleva määruse kohaselt hoolduse eest vastutavate üksuste jaoks ette nähtud sertifitseerimissüsteemi täieliku kohaldamiseni tuleks hoolduse eest vastutavate üksuste ja muude veeremiüksuste kui kaubavagunite jaoks ette nähtud hooldustöökodade sertifitseerimise praeguseid tavasid jätkuvalt järgida ka üleminekuperioodi jooksul, et tagada raudteeveoteenuste katkematu osutamine eelkõige rahvusvahelisel tasandil.

(16) Käesolevas määruses sätestatakse sertifitseerimissüsteem, mida kohaldatakse kõikide veeremitüüpide, sealhulgas kaubavagunite suhtes. Seepärast tuleks komisjoni määrus (EL) nr 445/2011 ([6]) kehtetuks tunnistada.

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

([6]) Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).

(17) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 28 lõikes 1 nimetatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse sertifitseerimissüsteem („ECM-sertifikaat"), mida kohaldatakse hoolduse eest vastutavate üksuste suhtes, sh direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõikes 3 kirjeldatud hooldusfunktsioonide suhtes.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse kõigi veeremiüksuste suhtes ja sellega luuakse võimalus sertifitseerida allhangitud hooldusfunktsioone.

3. Käesoleva määrusega kehtestatakse nõuded, mida hoolduse eest vastutavad üksused peavad täitma ohutuse seisukohast oluliste komponentide haldamisel.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „akrediteerimine" – määruse (EÜ) nr 765/2008 artikli 2 punktis 10 määratletud akrediteerimine;

b) „sertifitseerimisasutus" – asutus, kelle ülesanne on hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimine või selliste üksuste või organisatsioonide sertifitseerimine, kes täidavad direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõike 3 punktides b, c või d osutatud hooldusfunktsioone või nende funktsioonide osi;

c) „hooldustõend" – hoolduse eest vastutava üksuse poolt vagunipargi hoolduse juhile antav põhjendatud ja dokumenteeritud kinnitus, millele vajaduse korral on lisatud asjakohased dokumendid, selle kohta, et hooldus on teostatud vastavalt hooldustellimustele;

d) „uuesti käikuandmine" – kasutajale, nt raudteeveo-ettevõtjale või valdajale hoolduse eest vastutava üksuse poolt hooldustõendi alusel antav kinnitus, et kõik asjakohased hooldustööd on tehtud ja eelnevalt käigust mahavõetud veeremiüksus on seisukorras, kus seda võib ohutult käitada; vajaduse korral kohaldatakse ajutisi kasutuspiiranguid.

Kohaldatakse ohutuse seisukohast olulise osa määratlust, mis on esitatud komisjoni määruse (EL) nr 1302/2014 ([7]) lisa punktis 4.2.12.1.

Artikkel 3

Sertifitseerimissüsteem

1. Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/798 artikli 15 lõike 1 kohaldamist, peavad kõik hoolduse eest vastutavad üksused direktiivi (EL) 2016/798 kohaldamisalasse kuuluvate veeremiüksuste puhul vastama II lisa nõuetele.

2. II lisa nõuetele vastavust tõendav ECM-sertifikaat peab olema kõikidel hoolduse eest vastutavatel üksustel,

a) kes vastutavad kaubavagunite hoolduse eest või

b) kes ei ole raudteeveo-ettevõtjad ega taristuettevõtjad, kes hooldavad veeremeid ainult enda tarbeks.

3. ECM-sertifikaati võivad taotleda kõik veeremiüksuste hoolduse eest vastutavad üksused, v.a punktis 2 nimetatud üksused.

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

4. Vastavust II lisa nõuetele tõendatakse kas ECM-sertifikaadiga või (ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist) raudteeveo-ettevõtjate puhul ohutussertifitseerimisprotsessi ja taristuettevõtja puhul ohutusloa taotlemise protsessi kaudu.

5. Raudteeveo-ettevõtjale või taristuettevõtjale antud ECM-sertifikaati käsitatakse tõendina, et selle omanik vastab veeremiüksuste hoolduse osas komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2018/762 ([8]) nii I kui ka II lisa punktides 5.2.4 ja 5.2.5 esitatud nõuetele.

Artikkel 4

Ohutuse seisukohast olulised komponendid

1. Ohutuse seisukohast oluliste komponentide haldamisel võtab hoolduse eest vastutav üksus arvesse ohutuse seisukohast oluliste komponentide esialgset kindlaksmääramist veeremiüksuse tootja poolt ning kõiki konkreetseid hooldusjuhiseid, mis on esitatud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 osutatud allsüsteemide tehnilistes toimikutes.

2. Hoolduse eest vastutav üksus edastab kas otse või valdaja kaudu teavet veeremiüksusi käitavatele raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele, valdajatele, tootjatele, veeremiüksuse loa omanikele ning veeremiüksuste, allsüsteemide või komponentide tüübiloa omanikele (vastavalt vajadusele), eelkõige teavitades neid sellistest hooldustööde käigus kindlaks tehtud erakorralistest puudustest, mis ületavad tavapärase kulumise piirid.

3. Kui veeremiüksuse hoolduse eest vastutav üksus leiab hoolduse käigus tõendeid, mis näitavad, et mõnda varem ohutuse seisukohast mitteoluliseks peetud komponenti tuleks käsitada ohutuse seisukohast olulise komponendina, teatab ta sellest viivitamata tootjale, tüübiloa omanikule ja veeremiüksuse loa omanikule.

4. Selle kinnitamiseks, kas komponent on ohutuse seisukohast oluline või mitte, peab tootja (kui see on võimalik välja selgitada) tegema riskianalüüsi. Riskianalüüsi tegemisel tuleb arvesse võtta, kuidas asjaomast komponenti kavatsetakse kasutada, ja keskkonda, kus seda kavatsetakse teha. Vajaduse korral kohandab hoolduse eest vastutav üksus oma hooldusmenetlusi, et tagada asjaomase komponendi nõuetekohane jälgimine ja ohutud hooldustööd.

5. Ohutuse seisukohast olulised komponendid (sealhulgas eespool lõikes 4 kindlaks määratud komponendid) registreeritakse ja neid hallatakse asjakohase veeremiüksusega seotud dokumentide kaudu järgmiselt:

a) tootjad haldavad ohutuse seisukohast olulisi komponente käsitlevat teavet ja asjakohaseid hooldusjuhendeid, tuginedes direktiivi (EL) 2016/797 artikli 15 lõikes 4 osutatud allsüsteemide tehnilisele dokumentatsioonile ning

b) hoolduse eest vastutavad üksused haldavad ohutuse seisukohast olulisi komponente ja asjakohaseid hooldusjuhendeid ning asjaomaseid hooldustöid direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 14 osutatud hooldusraamatu või -dokumentide kaudu.

6. Hoolduse eest vastutav üksus teavitab raudtee- ja raudteetööstussektorit veeremiüksuse, allsüsteemide või muude komponentidega seotud ohutusalastest puudustest, kaasa arvatud hooldustööde käigus kindlaks tehtud erakorralistest puudustest, mis ületavad tavapärase kulumise piirid, kui asjaomased ohutusriskid hõlmavad ka teisi osalisi ja tõenäoliselt ei kontrollita neid riske piisavalt. Hoolduse eest vastutav üksus kasutab selliseks teavitamiseks ohutusalast hoiatusvahendit või mõnda muud IT-vahendit, mille amet on selleks ette näinud.

7. Hoolduse eest vastutava üksuse või veeremiüksuse valdaja taotluse korral pakuvad tootjad ohutuse seisukohast oluliste komponentide puhul tehnilist ja insenertehnilist tuge ning tagavad nende ohutu integreerimise.

Artikkel 5

Hooldusprotsessis osalevate isikute kohustused

1. Veeremiüksuse hoolduse eest vastutav üksus esitab raudteeveo-ettevõtjale või taristuettevõtjale taotluse korral kas otse või valdaja kaudu teavet veeremiüksuse hoolduse kohta ja vajaduse korral käitamisega seotud aspektide kohta.

([8]) Komisjoni 8. märtsi 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2018/762, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 (ELT L 129, 25.5.2018, lk 26).

2. Raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja esitab hoolduse eest vastutava üksuse taotluse korral kas otse või veeremiüksuse valdaja kaudu teavet veeremiüksuse käitamise kohta.

3. Kõik hooldusprotsessis osalevad isikud, näiteks raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad, valdajad, hoolduse eest vastutavad üksused ning veeremiüksuste, allsüsteemide või komponentide tootjad vahetavad hooldusega seotud asjakohast teavet vastavalt II lisa punktides I.7 ja I.8 loetletud kriteeriumidele.

4. Kui kaasatud isikul, eelkõige raudteeveo-ettevõtjal või taristuettevõtjal on tõendeid selle kohta, et hoolduse eest vastutav üksus ei vasta direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 14 või käesolevas määruses sätestatud nõuetele, teavitab ta sellest viivitamata sertifitseerimisasutust ja asjaomast riiklikku ohutusasutust. Sertifitseerimisasutus või juhul, kui hoolduse eest vastutav üksus ei ole sertifitseeritud, siis asjaomane riiklik ohutusasutus võtab asjakohaseid meetmeid, et kontrollida, kas väide nõuetele mittevastavuse kohta on põhjendatud.

5. Hoolduse eest vastutava üksuse muutumise korral teavitab valdaja vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 47 lõikele 6 viivitamata komisjoni otsuse 2007/756/EÜ ([9]) artikli 4 lõikes 1 osutatud registreerimisüksust ja esitab taotluse raudteeveeremi registri ajakohastamiseks. Sel juhul toimitakse järgmiselt:

i) endine hoolduse eest vastutav üksus annab hooldusdokumendid viivitamata üle valdajale;

ii) endine hoolduse eest vastutav üksus vabaneb oma kohustustest pärast seda, kui ta kustutatakse raudteeveeremiregistrist;

iii) hoolduse eest vastutava uue üksuse puudumise korral veeremiüksuse registreering peatatakse.

Artikkel 6

Sertifitseerimisasutused

1. Liikmesriigid esitavad ametile sertifitseerimisasutuste kohta järgmise teabe:

— nimi;

— aadress;

— kontaktandmed;

— nende volituste laad vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artiklile 14 (akrediteerimine, tunnustamine või olukord, kus asjaomane sertifitseerimisasutus on võtnud endale kohustuse täita riikliku ohutusasutuse ülesandeid).

2. Liikmesriigid teatavad ametile olukorra muutumisest ühe kuu jooksul pärast kõnealuse muudatuse toimumist.

3. Liikmesriigid tagavad, et sertifitseerimisasutused vastavad I lisas sätestatud üldkriteeriumidele ja põhimõtetele ning asjaomastes liidu õigusaktides sätestatud valdkondlikele akrediteerimiskavadele.

4. Liikmesriigid tagavad, et sertifitseerimisasutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

5. Selleks et ühtlustada taotluste hindamist, teevad sertifitseerimisasutused omavahel koostööd nii liikmesriikide kui ka liidu tasandil.

6. Amet korraldab ja hõlbustab sertifitseerimisasutuste koostööd.

7. Sertifitseerimisasutused esitavad iga kolme aasta järel ametile elektroonilisel kujul tegevusaruande. Aruanne, mille sisu määrab kindlaks amet (koostöös sertifitseerimisasutustega), tehakse kättesaadavaks 16. detsembril 2020 ning see on kooskõlas kõikide konkreetsete valdkondlike akrediteerimiskavadega, mis on sätestatud asjaomastes liidu õigusaktides. Amet avaldab kõnealused aruanded oma veebisaidil.

8. Riiklik ohutusasutus, riiklik ohutusjuurdlusasutus või amet võivad nõuda kõigilt sertifitseerimisasutustelt teavet konkreetse ECM-sertifikaadi olukorra kohta. Sertifitseerimisasutus vastab hiljemalt kahe nädala jooksul.

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

Artikkel 7

Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimine

1. Hoolduse eest vastutav üksus esitab sertifitseerimisasutusele taotluse ECM-sertifikaadi saamiseks. Selleks kasutatakse III lisas esitatud asjakohast vormi, millele lisatakse kirjalikud tõendid II lisas loetletud nõuete ja menetluste kohta. Taotluses kirjeldatakse ka strateegiat, millega tagatakse, et II lisas esitatud nõuded, sealhulgas komisjoni määruses (EL) nr 1078/2012 ([10]) sätestatud nõuded oleksid pärast ECM-sertifikaadi väljaandmist jätkuvalt täidetud.

2. ECM-sertifikaadi taotlus võib hõlmata üksnes konkreetset veeremiüksuse kategooriat.

3. Sertifitseerimisasutuse nõudmise korral peab taotleja esitama lisateabe ja dokumendid. Lisateabe esitamise tähtaeg peab olema nõutava teabe hankimise keerukuse seisukohalt mõistlik ja proportsionaalne ning see tuleb taotleja asjakohase taotluse korral temaga kokku leppida.

4. Sertifitseerimisasutus peab kontrollima II lisas esitatud nõuete täitmist. Selleks võib ta korraldada hoolduse eest vastutava üksuse kohapealseid kontrolle.

5. Sertifitseerimisasutus teeb otsuse ECM-sertifikaadi väljaandmise või sellest keeldumise kohta hiljemalt nelja kuu jooksul pärast seda, kui kogu teave ja dokumendid on kätte saadud.

6. Sertifitseerimisasutus põhjendab oma otsuseid. Ta teatab oma otsusest hoolduse eest vastutavale üksusele, näidates ära apellatsioonimenetluse, kaebuse esitamise tähtaja ja kaebusi menetleva asutuse kontaktandmed.

7. ECM-sertifikaadi väljaandmise otsusest teatamiseks kasutatakse IV lisas esitatud asjakohast vormi.

8. ECM-sertifikaat kehtib kuni viis aastat. Hoolduse eest vastutav sertifitseeritud üksus teatab sertifitseerimisasutusele viivitamata igast muudatusest, mis võib mõjutada tema väljaantud sertifikaatide kehtivust.

Artikkel 8

Hoolduse eest vastutavate üksuste nõuetelevastavus

1. Sertifitseerimisasutus teostab hoolduse eest vastutava üksuse üle järelevalvet, et kontrollida tema jätkuvat vastavust II lisas esitatud nõuetele. Sertifitseerimisasutus korraldab vähemalt üks kord 12 kuu jooksul kohapealse kontrollkäigu. Järelevalvetegevuse laadi ja külastatavate tegevuskohtade valikul võetakse arvesse vajadust tagada nõuete üldine ning pidev järgmine, lähtudes geograafilisest ja funktsionaalsest tasakaalust. Sertifitseerimisasutus peab järelevalve teostamisel arvesse võtma ka asjaomase hoolduse eest vastutava üksusega seotud varasemat järelevalvetegevust.

2. Kui sertifitseerimisasutus leiab, et hoolduse eest vastutav üksus ei vasta enam nõuetele, mille alusel ta ECM-sertifikaadi väljastas, võib ta kohaldada üht järgmistest meetmetest:

— leppida asjaomase hoolduse eest vastutava üksusega kokku paranduskavas;

— võtta vastu otsuse, et hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi kohaldamisala tuleb piirata;

— peatada või tühistada sertifikaadi sõltuvalt nõuetele mittevastavuse ulatusest.

3. Kui hoolduse eest vastutav üksus ei järgi paranduskava või jätkab II lisas sätestatud nõuete rikkumist, võtab sertifitseerimisasutus vastu otsuse ECM-sertifikaadi kohaldamisala piiramise või sertifikaadi tühistamise kohta, sõltuvalt nõuetele mittevastavuse ulatusest.

4. ECM-sertifikaadi tühistamise korral tagab riikliku või Euroopa raudteeveeremi registri eest vastutav üksus, et kehtetuks tunnistamisest mõjutatud veeremiüksuste registreerimine peatatakse seniks, kuni asjaomaste veeremiüksuste jaoks registreeritakse uus hoolduse eest vastutav üksus.

5. Hoolduse eest vastutav üksus esitab asjakohasele sertifitseerimisasutusele oma tegevuse aastaaruande ning teeb selle taotluse korral riiklikule ohutusasutusele ja ametile kättesaadavaks. Aruande suhtes kohaldatavad nõuded on esitatud V lisas.

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

Artikkel 9

Hooldusfunktsioonide allhange

1. Ühe või mitme direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõike 3 punktides b, c ja d osutatud funktsiooni või selle osa võib tellida allhanke korras, teavitades sellest sertifitseerimisasutust.

2. Hoolduse eest vastutav üksus tõendab sertifitseerimisasutusele, et ta vastab allhangitud funktsioonide osas kõikidele II lisas sätestatud nõuetele ja hindamiskriteeriumidele.

3. Hoolduse eest vastutav üksus vastutab allhangitud hooldustööde tulemuse eest ning kehtestab nende teostamise jälgimiseks järelevalvesüsteemi.

Artikkel 10

Allhangitud hooldusfunktsioonide sertifitseerimine

1. Sertifikaati võib taotleda iga üksus või organisatsioon, kes täidab üht või mitut artikli 14 lõike 3 punktides b, c ja d osutatud hooldusfunktsiooni. Sellise sertifitseerimisega kinnitatakse, et üht või mitut asjaomast funktsiooni täitva üksuse või organisatsiooni hooldustoimingud vastavad II lisas esitatud asjakohastele nõuetele.

2. Sertifitseerimisasutused kohaldavad artiklites 6, 7 ja 8 ning artikli 13 lõikes 2 sätestatud menetlusi, mida on kohandatud vastavalt taotlejaga seotud konkreetsetele asjaoludele.

Allhangitud hooldusfunktsioonide või nende osade sertifitseerimistaotluste hindamisel kohaldavad sertifitseerimisasutused järgmist:

a) II lisa I jaos esitatud nõuded ja hindamiskriteeriumid, mida on kohandatud vastavalt organisatsiooni tüübile ja teenuse ulatusele;

b) konkreetset hooldusfunktsiooni või konkreetseid hooldusfunktsioone kirjeldavad nõuded ja hindamiskriteeriumid.

Artikkel 11

Riiklike ohutusasutuste roll

Kui riiklik ohutusasutus saab teada, et hoolduse eest vastutav üksus ei vasta direktiivi (EL) 2016/798 III lisa nõuetele või käesolevas määruses sätestatud sertifitseerimisnõuetele, teavitab ta sellest vastavalt vajadusele akrediteerimise või tunnustamise eest vastutavaid riiklikke organisatsioone või ametiasutusi, ametit, asjaomast sertifitseerimisasutust ja teisi huvitatud isikuid.

Artikkel 12

Sertifitseerimisasutustega tehtav koostöö

Amet toetab ühtlustatud sertifitseerimissüsteemi,

a) abistades riiklikke akrediteerimisasutusi ja asjaomaseid riiklikke ametiasutusi sertifitseerimisasutuste tunnustamisel;

b) tehes koostööd asjakohaste akrediteerimis- ja sertifitseerimiskavadega seotud küsimustes. Kõnealustes kavades sätestatakse hindamiskriteeriumid ja -menetlused, et hinnata sertifitseerimisasutuste vastavust I lisas esitatud nõuetele (määruse (EÜ) nr 765/2008 artikli 14 kohaselt loodud Euroopa akrediteerimistaristu kaudu).

Artikkel 13

Teabe esitamine

1. Amet kogub, dokumenteerib ja avaldab põhiteavet sertifitseerimisasutuste ja hoolduse eest vastutavate sertifitseeritud üksuste kohta. Amet loob selle ülesande täitmiseks IT-rakenduse.

2. Sertifitseerimisasutused teavitavad ametit kõigist ECM-sertifikaatidest või direktiivi (EL) 2016/798 artikli 14 lõike 3 punktides b, c ja d osutatud funktsioonidega seotud sertifikaatidest, mis on välja antud, peatatud või tühistatud või mida on muudetud, ühe nädala jooksul pärast asjakohase otsuse vastuvõtmist, kasutades selleks IV lisas esitatud vorme.

Artikkel 14

Aruandlus

Amet esitab komisjonile esimese aruande käesoleva määruse rakendamise kohta viie aasta möödumisel selle jõustumisest. Amet esitab edasised aruanded käesoleva määruse rakendamise kohta iga kolme aasta järel pärast esimese aruande esitamist.

Artikkel 15

Üleminekusätted

1. Määruse (EL) nr 445/2011 kohaselt akrediteeritud või tunnustatud sertifitseerimisasutusi käsitatakse käesoleva määruse kohaselt akrediteeritud või tunnustatud sertifitseerimisasutustena samadel tingimustel, mille alusel kõnealused sertifitseerimisasutused on akrediteeritud või tunnustatud.

2. Muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaati, mille sertifitseerimisasutus on välja andnud käesoleva määrusega reguleeritavas valdkonnas kohaldatavate siseriiklike õigusaktide alusel enne 16. juunit 2020, loetakse samaväärseks ECM-sertifikaadiga selle esialgsel kehtivusaja jooksul või hiljemalt kuni 16. juunini 2023.

3. Määruse (EL) nr 445/2011 III lisas sätestatud põhimõtete ja kriteeriumide kohaseid vastavustunnistusi, mille muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimisasutus on välja andnud hiljemalt 16. juunil 2019, loetakse samaväärseks käesoleva määruse kohaselt välja antud ECM-sertifikaatidega nende esialgsel kehtivusajal või hiljemalt kuni 16. juunini 2023.

4. Muude veeremiüksuste kui kaubavagunite allhangitud hooldusfunktsioonide kohta välja antud sertifikaati, mille sertifitseerimisasutus on välja andnud hiljemalt 16. juunil 2022 käesoleva määrusega reguleeritavas valdkonnas enne käesoleva määruse jõustumist kohaldatavate siseriiklike õigusaktide alusel, loetakse samaväärseks allhangitud hooldusfunktsioonide kohta käesoleva määruse alusel välja antud ECM-sertifikaatidega nende esialgsel kehtivusajal või hiljemalt kuni 16. juunini 2025.

5. Kõik hoolduse eest vastutavad üksused, kes vastutavad muude artikli 3 lõike 2 punktis b osutatud veeremiüksuste kui kaubavagunite ja direktiivi (EL) 2016/798 artikli 15 lõikes 1 loetletud veeremiüksuste hoolduse eest ning kelle suhtes ei kohaldata lõikeid 2–4, peavad vastama käesoleva määruse nõuetele hiljemalt 16. juuniks 2022.

Artikkel 16

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) nr 445/2011 tunnistatakse kehtetuks alates 16. juunist 2020.

Sertifitseerimisasutuse poolt määruse (EL) nr 445/2011 alusel välja antud sertifikaadid loetakse nende esialgse kehtivusaja jooksul samaväärseks käesoleva määruse kohaselt välja antud sertifikaatidega.

Artikkel 17

Jõustumine

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

Seda hakatakse kohaldama alates 16. juunist 2020.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

I LISA

ECM-sertifikaatide hindamise ja väljaandmisega tegelevate sertifitseerimisasutuste akrediteerimise ja tunnustamise tingimused

1. KORRALDUS

Sertifitseerimisasutus peab dokumenteerima oma organisatsiooni struktuuri, näidates juhtkonna ja muu sertifitseerimispersonali ning võimalike komiteede ülesanded, kohustused ja õigused. Kui sertifitseerimisasutus on juriidilise üksuse kindlaksmääratud osa, peab struktuur näitama juhtimisliini ja suhteid sama juriidilise isiku teiste osadega.

2. SÕLTUMATUS

Sertifitseerimisasutus peab oma otsuste tegemisel olema organisatsiooniliselt ja funktsionaalselt sõltumatu raudteeveoettevõtjatest, taristuettevõtjatest, valdajatest, tootjatest ja hoolduse eest vastutavatest üksustest ning ta ei tohi osutada sarnaseid teenuseid.

Sertifitseerimise kontrolli eest vastutavate töötajate sõltumatus peab olema tagatud. Ühtki ametnikku ei tohi tasustada tehtud kontrollide arvu ega kontrollitulemuste alusel.

3. PÄDEVUS

Sertifitseerimisasutusel ja selle töötajatel peab olema nõutav kutsealane pädevus eelkõige veeremiüksuste hoolduse ja asjaomase hooldussüsteemi korraldamise valdkonnas. Hindamise haldamise ja läbiviimisega ning sertifitseerimisega seotud töötajate suhtes kohaldatavaid erinõudeid peab kirjeldama akrediteerimiskavas.

4. ERAPOOLETUS

Sertifitseerimisasutuse otsused peavad põhinema sertifitseerimisasutuse saadud objektiivsetel tõenditel vastavuse või mittevastavuse kohta ning tema otsuseid ei tohi mõjutada muud huvid ega muud isikud.

5. VASTUTUS

Sertifitseerimisasutus ei vastuta jätkuva sertifitseerimisnõuetele vastavuse tagamise eest.

Sertifitseerimisasutus on kohustatud hindama piisavaid objektiivseid tõendeid, mille alusel ta teeb sertifitseerimisotsuse.

6. AVATUS

Sertifitseerimisasutus peab võimaldama avalikkusele juurdepääsu asjakohasele ja õigeaegsele teabele tema auditi- ja sertifitseerimisprotsessi kohta või avalikustama selle teabe. Sertifitseerimisasutus peab andma teavet ka organisatsioonide sertifitseerimisstaatuse (sh sertifikaadi väljaandmise, pikendamise, säilitamise, uuendamise, peatamise, tühistamise või ulatuse vähendamise) kohta, et tagada sertifitseerimise terviklikkus ja usaldusväärsus. Avatus on asjakohasele teabele juurdepääsu või selle teabe avalikustamise põhimõte.

7. KONFIDENTSIAALSUS

Selleks et saada eelisjuurdepääs teabele, mida on vaja sertifitseerimisnõuetele vastavuse piisavaks hindamiseks, peab sertifitseerimisasutus tagama kliendi äriteabe konfidentsiaalsuse.

8. KAEBUSTELE REAGEERIMINE

Sertifitseerimisasutus peab kehtestama menetluse, et käsitleda otsuste ja muude sertifitseerimisega seotud toimingute kohta esitatud kaebusi.

9. KOHUSTUSED JA RAHASTAMINE

Sertifitseerimisasutus peab suutma tõendada, et ta on hinnanud oma sertifitseerimistegevusest tulenevaid riske ja tal on piisavad vahendid (sh kindlustus või reservid), et täita igas oma tegevusvaldkonnas ja geograafilises piirkonnas tekkivad kohustused.

II LISA

Nõuded ja hindamiskriteeriumid, mida kohaldatakse organisatsioonide suhtes, kes taotlevad ECM-sertifikaati või sertifikaati hoolduse eest vastutava üksuse allhangitud hooldusfunktsioonide jaoks

I. Juhtimisfunktsiooni nõuded ja hindamiskriteeriumid

1. **Juhtimine** – *pühendumine organisatsiooni hooldussüsteemi arendamisele ja rakendamisele ning selle tulemuslikkuse pidevale täiustamisele*

Organisatsioonil peab olema menetlus, millega:

a) kehtestatakse hoolduspoliitika, mis sobib kokku organisatsiooni tüübi ja teenuse ulatusega ning mille on kinnitanud organisatsiooni tegevjuht või tema esindaja;

b) tagatakse ohutuseesmärkide seadmine kooskõlas õigusraamistikuga ning vastavalt organisatsiooni tüübile, ulatusele ja asjakohastele riskidele;

c) hinnatakse organisatsiooni üldiseid ohutustulemusi seoses organisatsiooni ohutuseesmärkidega;

d) töötatakse välja ohutuseesmärkide saavutamise kavad ja kord;

e) tagatakse selliste ressursside kättesaadavus, mis on vajalikud kõikide käesoleva lisa nõuete täitmiseks vajalike protsesside teostamiseks;

f) tehakse kindlaks muu juhtimistegevuse mõju hooldussüsteemile ja juhitakse seda mõju;

g) tagatakse, et tippjuhtkond on teadlik tulemuslikkuse seire ja auditite tulemustest ning et tal lasub üldine vastutus hooldussüsteemi muutuste rakendamise eest;

h) tagatakse, et töötajad ja nende esindajad on piisavalt esindatud ja nendega konsulteeritakse küsimustes, mis käsitlevad kõikide asjakohaste töötajaid hõlmata võivate protsesside ohutusaspektide kindlaksmääramist, arendamist, seiret ja läbivaatamist.

2. **Riskijuhtimine** – *struktureeritud lähenemisviis veeremiüksuse hooldusega kaasnevate riskide hindamiseks, sh selliste riskide hindamiseks, mis tulenevad otseselt tööprotsessidest ning muude organisatsioonide või isikute tegevusest, ning asjakohaste riskikontrollimeetmete kindlaksmääramine.*

2.1. Organisatsioonil peab olema menetlus ja kord selleks, et tunnistada vajadust ja kohustust teha koostööd valdajate, raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate, veeremiüksuste ja komponentide projekteerijate ning tootjate või muude huvitatud isikutega.

2.2. Organisatsioonil peavad olema riskijuhtimismenetlused, et hallata hooldusraamatus tehtavaid muudatusi, sealhulgas hoolduskavad, seadmed, protseduurid, korraldus, personal või liidesed, ja kohaldada riskihindamismeetoditega seotud ühiseid ohutusmeetodeid, mis on vastu võetud kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punktiga a.

2.3. Riski hindamiseks peab organisatsioonile olema menetlus, millega võetakse arvesse vajadust määrata kindlaks, tagada ja säilitada asjakohane töökeskkond, mis vastab ELi ja riigi õigusaktidele, eriti nõukogu direktiivile 89/391/EMÜ ([1]).

3. **Seire** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse, et riskikontrollimeetmed on kehtestatud, toimivad ja sobivad organisatsiooni eesmärkide saavutamiseks.*

3.1. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega korrapäraselt kogutakse, seiratakse ja analüüsitakse asjakohaseid ohutusandmeid, sealhulgas:

a) asjaomaste protsesside toimimist;

b) protsesside (sh kõigi allhangitud teenuste ja toodete) tulemusi;

c) riskikontrollimeetmete tulemuslikkust;

d) kogemusi, talitlushäireid, defekte ja remonti hõlmavad andmed, mis on saadud igapäevase töö ja hoolduse käigus.

([1]) Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EMÜ töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta (EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1).

3.2. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse õnnetus- ja vahejuhtumitest, ohuolukordadest ning muudest ohtlikest juhtumitest teatamine ning nende registreerimine, uurimine ja analüüsimine.

3.3. Kõikide protsesside perioodiliseks läbivaatamiseks peab organisatsioonil olema siseauditi süsteem, mis on sõltumatu, erapooletu ja toimib läbipaistvalt. Kõnealune süsteem peab hõlmama menetlust, millega:

a) koostatakse siseauditi kava, mida saab läbi vaadata olenevalt varasemate auditite ja tulemuslikkuse seire tulemustest;

b) analüüsitakse ja hinnatakse auditite tulemusi;

c) tehakse ettepanekud konkreetsete parandusmeetmete kohta ja rakendatakse need meetmed;

d) kontrollitakse varasemate meetmete tulemuslikkust.

3.4. Käesoleva jao punktides 3.1, 3.2 ja 3.3 nimetatud menetlused peavad olema kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamismeetoditega seotud selliste ühiste ohutusmeetoditega ning ohutustaseme ja raudtee-ettevõtja ohutustaseme hindamise meetoditega siseriiklikul ja liidu tasandil, mis on vastu võetud kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punktiga d.

4. **Pidev täiustamine** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil analüüsitakse korrapärase seire ja auditeerimise käigus või muudest asjakohastest allikatest kogutud teavet ning kasutatakse analüüsitulemusi õppimiseks ja ennetus- või parandusmeetmete võtmiseks eesmärgiga ohutustaset säilitada või seda parandada.*

Organisatsioonil peavad olema menetlused, millega tagatakse järgmine:

a) avastatud puuduste kõrvaldamine;

b) ohutuse uute arengusuundade rakendamine;

c) siseauditi tulemuste kasutamine süsteemi täiustamiseks;

d) vajaduse korral ennetus- või parandusmeetmete rakendamine, et tagada raudteesüsteemi vastavus standarditele ja muudele nõuetele seadmete kogu kasutusea ja käitustsükli jooksul;

e) õnnetus- ja vahejuhtumite, ohuolukordade ja muude ohtlike juhtumitega seotud asjakohase teabe kasutamine õppimiseks ning vajaduse korral meetmete võtmine ohutustaseme tõstmiseks;

f) riikliku ohutusasutuse, riikliku uurimisasutuse ja tööstusharu või sisemiste uurimiste tulemusena tehtud soovituste hindamine ja vajaduse korral rakendamine;

g) raudteeveo-ettevõtjate/taristuettevõtjate ja valdajate ning muude asjakohaste allikate aruannete või teabe kaalumine ja arvessevõtmine.

5. **Struktuur ja vastutus** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil määratakse kindlaks üksikisikute ja rühmade vastutus organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise eest*

5.1. Organisatsioonil peab olema menetlus vastutuse jaotamiseks kõikide asjaomaste protsesside eest kogu organisatsioonis.

5.2. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega määratakse selgelt kindlaks ohutusega seotud vastutusalad ning vastutuse jagunemine seoses konkreetsete funktsioonide ja nende liidestega. Need hõlmavad eespool punktis 2.1 osutatud menetlusi organisatsiooni ja valdajate ning asjakohasel juhul raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vahel.

5.3. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse, et töötajatel, kellele on organisatsioonis delegeeritud vastutus, on oma töö tegemiseks vajalikud õigused, pädevus ja ressursid. Vastutus ja pädevus peaksid olema kooskõlas ja vastavuses konkreetse rolliga ning delegeerimine peab olema kirjalik.

5.4. Organisatsioonil peab olema menetlus asjaomaste protsessidega seotud tegevuse koordineerimiseks kogu organisatsioonis.

5.5. Organisatsioonil peab olema menetlus, mille kohaselt ohutuse juhtimisega tegelevatel töötajatel on oma töötulemustega seoses aruandekohustus.

6. **Pädevuse juhtimine** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse, et töötajatel on vajalik pädevus organisatsiooni eesmärkide kindlaks, tulemuslikuks ja tõhusaks saavutamiseks igas olukorras*

6.1. Organisatsioon peab looma pädevuse juhtimise süsteemi, mis hõlmab järgmist:

a) selliste ametikohtade kindlakstegemine, mille täitjad vastutavad süsteemis kõigi käesoleva lisa nõuete täitmiseks vajalike protsesside teostamise eest;

b) ohutusülesannete täitmist hõlmavate ametikohtade kindlakstegemine;

c) töötajate määramine täitma neid ülesandeid, milleks nad on pädevad.

6.2. Organisatsiooni pädevuse juhtimise süsteem peab sisaldama töötajate pädevuse juhtimise menetlust, mis hõlmab vähemalt järgmist:

a) töötajate ohutusalaste ülesannete täitmiseks vajalike teadmiste, oskuste ja kogemuste kindlaksmääramine;

b) valikupõhimõtted, sh nõutav minimaalne haridustase, vaimsed võimed ja füüsiline vorm;

c) esialgne väljaõpe ja kvalifikatsioon või omandatud pädevuste ja oskuste sertifitseerimine;

d) tagatis, et kõik töötajad on teadlikud oma tegevuse asjakohasusest ja tähtsusest ning sellest, kuidas nad aitavad kaasa ohutuseesmärkide saavutamisele;

e) pidev koolitus ning olemasolevate teadmiste ja oskuste korrapärane värskendamine;

f) vajaduse korral pädevuse, vaimsete võimete ja füüsilise vormi korrapärane kontrollimine;

g) vastavalt vajadusele erimeetmed õnnetus-/vahejuhtumite või pikaajalise töölt puudumise korral.

7. **Teavitamine** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse tähtsa teabe kättesaadavus hinnangute andjatele ja otsuste tegijatele organisatsiooni kõigil tasanditel*

7.1. Organisatsioonil peab olema menetlus, et määrata kindlaks aruandlusvahendid, mille abil tagatakse, et üksusesiseselt ja suhetes teiste osalistega, sh taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ning veeremiüksuste või komponentide valdajate või projekteerijatega (või vajaduse korral mõlemaga) vahetatakse nõuetekohaselt teavet kõigi asjakohaste protsesside kohta ning see esitatakse kohe ja arusaadavalt õigele isikule oma organisatsioonis ja teistes organisatsioonides.

7.2. Piisava teabevahetuse tagamiseks peab organisatsioonil olema menetlus:

a) konkreetse teabe vastuvõtmiseks ja töötlemiseks;

b) konkreetse teabe leidmiseks, loomiseks ja levitamiseks;

c) usaldusväärse ja ajakohase teabe kättesaadavaks tegemiseks.

7.3. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse, et peamine operatiivteave on:

a) asjakohane ja kehtiv;

b) täpne;

c) täielik;

d) vastavalt vajadusele ajakohastatud;

e) tõendatud;

f) järjekindel ja lihtsasti mõistetav (sh kasutatava keele poolest);

g) enne kasutamist töötajatele nende ülesandeid silmas pidades teatavaks tehtud;

h) töötajatele kättesaadav ning vajaduse korral antakse neile koopiad.

7.4. Punktides 7.1, 7.2 ja 7.3 sätestatud nõudeid kohaldatakse eelkõige järgmise operatiivteabe suhtes:

a) riiklike raudteeveeremi registrite õigsuse ja täielikkuse kontroll seoses organisatsiooni hooldatavate veeremiüksuste identifitseerimise (sh identifitseerimisvahendite) ja registreerimisega;

b) hooldusdokumendid;

c) teave valdajatele ja asjakohasel juhul muudele isikutele, sh raudteeveo-ettevõtjatele/taristuettevõtjatele osutatud abi kohta;

d) teave töötajate kvalifikatsiooni kohta ja edasine järelevalve hoolduse arendamisel;

e) teave käitamise (sh läbisõidu, tegevuse liigi ja ulatuse, vahe- või õnnetusjuhtumite) ning raudteeveo-ettevõtjate, valdajate ja taristuettevõtjate taotluste kohta;

f) andmed tehtud hoolduse kohta, sh kontrolli käigus avastatud puuduste ja raudteeveo-ettevõtjate või taristuettevõtjate võetud parandusmeetmete, nt enne rongi väljumist ja teekonnal tehtava kontrolli ning seire kohta;

g) hooldustõend ja uuesti käikuandmise teade;

h) hooldustellimused;

i) raudteeveo-ettevõtjatele/taristuettevõtjatele ja valdajatele hooldusjuhisteks antav tehniline teave;

j) selliste olukordadega seotud hädaolukorrateave, kus ohutu töökord on häiritud, mis võib koosneda järgmisest:

   i) kasutuspiirangute või käitamise eritingimuste kehtestamine organisatsiooni hooldatavate veeremiüksuste või muu sama seeria veeremi suhtes, isegi kui neid hooldavad teised hoolduse eest vastutavad üksused; kõnealust teavet tuleks jagada ka kõikide osalistega;

   ii) kiireloomuline teave hoolduse käigus avastatud ohutusega seotud küsimuste kohta, nt mitme kategooria või mitme seeria veeremite ühises komponendis avastatud puudused;

k) kogu asjakohane teave või kõik asjakohased andmed, mis on vajalikud iga-aastase hooldusaruande esitamiseks sertifitseerimisasutusele ja asjaomastele klientidele (sh valdajatele); aruanne tuleb nõudmise korral teha kättesaadavaks ka riiklikele ohutusasutustele.

8. **Dokumenteerimine** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse kogu asjakohase teabe jälgitavus*

8.1. Organisatsioonil peab olema nõuetekohane menetlus, et tagada kõikide asjaomaste protsesside nõuetekohane dokumenteerimine.

8.2. Organisatsioonil peab olema nõuetekohane menetlus:

a) kõikide asjakohaste dokumentide korrapäraseks seireks ja ajakohastamiseks;

b) kõikide asjakohaste dokumentide vormindamiseks, koostamiseks, levitamiseks ja neisse tehtavate muudatuste kontrollimiseks;

c) kõikide asjakohaste dokumentide vastuvõtmiseks, kogumiseks ja arhiveerimiseks.

9. **Allhanketegevus** – *struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse kogu allhanketegevuse asjakohane korraldamine organisatsiooni eesmärkide saavutamiseks*

9.1. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse ohutusega seotud toodete ja teenuste kindlakstegemine.

9.2. Kui töövõtjaid või tarnijaid (või mõlemaid) kasutatakse seoses ohutusega seotud toodete ja teenustega, peab organisatsioon kehtestama menetluse, millega valiku tegemise ajal kontrollitakse, kas:

a) töövõtjad, alltöövõtjad ja tarnijad on pädevad;

b) töövõtjatel, alltöövõtjatel ja tarnijatel on nõuetekohane ning dokumenteeritud hooldus- ja juhtimissüsteem.

9.3. Organisatsioonil peab olema menetlus, et määrata kindlaks nõuded, millele töövõtjad ja tarnijad peavad vastama.

9.4. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega jälgitakse tarnijate ja/või töövõtjate teadlikkust riskidest, mida nad organisatsiooni tegevusele põhjustavad.

9.5. Kui töövõtja või tarnija hooldus-/juhtimissüsteem on sertifitseeritud, võib punktis 3 kirjeldatud seireprotsess piirduda punkti 3.1 alapunktis b osutatud allhangitavate tegevusprotsesside tulemustega.

9.6. Järgmiste protsesside puhul peavad vähemalt aluspõhimõtted olema selgelt kindlaks määratud, teada ja lepinguosaliste vahelise lepinguga jagatud:

a) raudteeohutuse küsimustega seotud kohustused ja ülesanded;

b) kohustused, mis on seotud asjakohase teabe edastamisega lepinguosaliste vahel;

c) ohutusega seotud dokumentide jälgitavus.

II. **Hoolduse arendamise funktsiooni nõuded ja hindamiskriteeriumid**

1. Organisatsioonil peab olema menetlus, mille eesmärk on teha kindlaks ja hallata:

a) kõiki ohutust mõjutavad hooldustoimingud;

b) kõiki ohutuse seisukohast olulisi komponente.

2. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse koostalitluse põhinõuete järgimine (sealhulgas ajakohastamised kasutusea jooksul) järgmisel viisil:

a) tagades vastavuse asjakohastes koostalitluse tehnilistes kirjeldustes sätestatud koostalitluse põhiparameetritega seotud spetsifikatsioonidele;

b) kontrollides kõigis olukordades hooldusraamatu vastavust veeremiüksusega seotud loale (sealhulgas riikliku ohutusasutuse nõuetele) ning vastavust tehnilisele toimikule ja lubatud sõidukitüüpide Euroopa registris (European Register of Authorised Types of Vehicles, ERATV) ette nähtud andmetetüübile;

c) hallates kõiki hoolduse käigus tehtud asendamisi;

d) tehes kindlaks, kas asjaomase muudatuse võimaliku mõju kohta raudteesüsteemi ohutusele on vaja teha riskihindamine, kohaldades ühiseid ohutusmeetodeid, mis on seotud direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamise meetoditega;

e) hallates kõikide veeremi süsteemset terviklikkust mõjutavate tehniliste muutuste konfiguratsiooni.

3. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega kavandatakse ja toetatakse konkreetselt hoolduse teostamiseks vajalike rajatiste, seadmete ja töövahendite kasutamist. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega kontrollitakse, et kõnealuseid rajatisi, seadmeid ja töövahendeid kasutatakse, hoitakse ja hooldatakse vastavalt nende hooldusgraafikule ja kooskõlas nende hooldusnõuetega.

4. Kui algab veeremiüksuste käitamine, peab organisatsioonil olema menetlus seoses järgmisega:

a) algdokumentatsioonis sisalduvatele hooldusalastele soovitustele juurdepääsu tagamine ja kavandatud käitamise kohta piisava teabe kogumine;

b) algdokumentatsioonis sisalduvate hooldusalaste soovituste analüüsimine ja esimese hooldusraamatu esitamine, kohaldades direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamismeetoditega seotud ühiseid ohutusmeetodeid, võttes muu hulgas arvesse ka võimalikes garantiides sisalduvat teavet;

c) esimese hooldusraamatu nõuetekohase rakendamise tagamine.

5. Hooldusraamatu ajakohastamiseks veeremiüksuse kogu kasutusea jooksul peab organisatsioonil olema menetlus:

a) asjakohaste andmete kogumiseks vähemalt seoses järgmisega:

i) tegelikult teostatud toimingute liigid ja ulatus, sealhulgas, kuid mitte ainult, õnnetusjuhtumid, rasked õnnetusjuhtumid ja intsidendid, nagu on määratletud direktiivis (EL) 2016/798;

ii) komponentide puhul kindlaks tehtud rikked;

iii) kavandatud käitamise liigid ja ulatus;

iv) tegelikult teostatud hooldus;

b) ajakohastamise vajaduse kindlakstegemiseks, võttes arvesse koostalitluse piirväärtusi;

c) muudatusettepanekute tegemiseks, muudatuste heakskiitmiseks ja rakendamiseks, et teha selgetel kriteeriumidel põhinev otsus, võttes arvesse sellise riskihindamise tulemusi, mille tegemisel on kohaldatud direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamismeetoditega seotud ühiseid ohutusmeetodeid;

d) muudatuste asjakohase rakendamise tagamiseks;

e) muudatuse tõhususe jälgimiseks protsessi kaudu, mis on kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti d kohaselt vastu võetud meetoditega ohutustaseme ja raudteeveo-ettevõtja ohutustaseme hindamiseks siseriiklikul ja liidu tasandil.

6. Kui pädevuse juhtimise protsessi kohaldatakse hoolduse arendamise funktsiooni suhtes, tuleb arvesse võtta vähemalt järgmisi ohutust mõjutavaid aspekte:

a) direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamismeetoditega seotud ühiste ohutusmeetodite kohaldamine hooldusraamatus tehtavate muudatuste hindamise suhtes;

b) tehniline pädevus, mis on vajalik selleks, et hallata hooldusraamatu avamise ja muutmise ning hoolduse käigus tehtud asendamiste arendamist, hindamist, valideerimist ja heakskiitmist;

c) ohutuse seisukohast oluliste komponentide hooldustööd;

d) ühendamistehnoloogiad (sh keevitamine ja kokkuliitmine);

e) mittepurustav katsetamine.

7. Kui dokumenteerimisprotsessi kohaldatakse hoolduse arendamise funktsiooni suhtes, tuleb tagada vähemalt järgmiste elementide jälgitavus:

a) dokumendid, mis on seotud hoolduse käigus tehtud asendamise arenduse, hindamise, valideerimise ja heakskiitmisega;

b) veeremiüksuste konfiguratsioon, sealhulgas, kuid mitte ainult ohutuse seisukohast olulised komponendid ja pardatarkvara muudatused;

c) teostatud hoolduse dokumendid;

d) kogemusi käsitlevate uuringute tulemused;

e) kõik hooldusraamatu järjestikused versioonid koos riskihindamisega;

f) hoolduse teostamist ning vagunipargi hoolduse juhtimise pädevust ja järelevalvet käsitlevad aruanded;

g) tehniline tugiteave, mida antakse valdajatele, raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele.

III. **Vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni nõuded ja hindamiskriteeriumid**

1. Organisatsioonil peab olema menetlus hoolduse teostamise eest vastutava üksuse pädevuse, kättesaadavuse ja suutlikkuse kontrollimiseks enne hooldustellimuste esitamist. See eeldab, et hooldustöökojad on nõuetekohaselt kvalifitseeritud, et otsustada hoolduse teostamise funktsiooni tehnilise pädevuse nõuete üle.

2. Organisatsioonil peab olema menetlus tööde nimekirja koostamiseks ning hooldustellimuse koostamiseks ja väljastamiseks.

3. Organisatsioonil peab olema menetlus veeremiüksuste õigeaegselt hooldusse saatmiseks.

4. Organisatsioonil peab olema menetlus veeremiüksuste käigust mahavõtmiseks hoolduse eesmärgil või juhul, kui ohutu käitamine on häiritud, või juhul, kui hooldustööde vajadus mõjutab tavapärast käitamist.

5. Organisatsioonil peab olema menetlus teostatud hoolduse ja veeremiüksuste hooldustõendi suhtes kohaldatud vajalike kontrollimeetmete kindlaksmääramiseks.

6. Organisatsioonil peab olema menetlus uuesti käikuandmise teate väljastamiseks, mis muu hulgas hõlmab kasutuspiirangute kindlaksmääramist, et tagada ohutu töökord, võttes arvesse hooldusdokumente.

7. Kui pädevuse juhtimise protsessi kohaldatakse vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni suhtes, tuleb arvesse võtta vähemalt uuesti käikuandmise teadet, mis muu hulgas hõlmab kasutuspiirangute kindlaksmääramist.

8. Kui teavitamisprotsessi kohaldatakse vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni suhtes, tuleb hoolduse teostamise funktsiooni puhul tagada vähemalt järgmine:

   a) kehtivad eeskirjad ja tehnilised kirjeldused;

   b) iga veeremiüksuse hoolduskava;

   c) varuosade loetelu, sh iga osa piisavalt üksikasjalik tehniline kirjeldus, mis võimaldab varuosa asendamist identse osaga, millel on sama garantii;

   d) materjalide loetelu, sh nende piisavalt üksikasjalik kasutuskirjeldus ning vajalik tervise- ja ohutusteave;

   e) ohutust mõjutava tegevuse spetsifikatsioonide kaust, mis sisaldab komponentide sekkumis- ja kasutuspiiranguid;

   f) selliste komponentide või süsteemide loetelu, mille suhtes kohaldatakse õiguslikke nõudeid, ja kõnealuste nõuete loetelu (sh õhupaagid ja ohtlike kaupade veoks ettenähtud tsisternid);

   g) direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskihindamismeetoditega seotud ühiste ohutusmeetodite kohaldamine selliste muudatuste hindamiseks, mis mõjutavad vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni.

9. Kui teavitamisprotsessi kohaldatakse vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni suhtes, tuleb huvitatud isikutele edastada vähemalt uuesti käikuandmise teade, millele on lisatud märge kasutajate (raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad) suhtes kohaldatavate asjakohaste kasutuspiirangute kohta.

10. Kui dokumenteerimisprotsessi kohaldatakse vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni suhtes, tuleb registreerida vähemalt:

   a) hooldustellimused;

   b) uuesti käikuandmise teade koos raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate suhtes asjakohaste kasutuspiirangutega.

IV. **Hoolduse teostamise funktsiooni nõuded ja hindamiskriteeriumid**

1. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega:

   a) kontrollitakse vagunipargi hoolduse juhtimise funktsiooni poolt seoses tellitud toimingutega edastatud teabe täielikkust ja asjakohasust;

   b) kontrollitakse nõutavate asjakohaste hooldusdokumentide ja hooldusteenuste osutamise suhtes kehtivate muude standardite kasutamist vastavalt hooldustellimustele;

   c) tagatakse, et kõigile asjaomastele töötajatele on kättesaadavad kõik hooldustellimustes sisalduvates kohaldatavates eeskirjades ja osutatud standardites määratletud asjakohased hooldusspetsifikatsioonid (st need sisalduvad sisetöökorraldustes).

2. Organisatsioon peab kehtestama menetlused, millega tagatakse, et

   a) komponente (sh varuosasid) ja materjale kasutatakse vastavalt hooldustellimustele ja tarnija dokumentatsioonile;

   b) komponente ja materjale hoitakse, käideldakse ja transporditakse viisil, mis hoiab ära nende kulumise ja kahjustumise ning vastab hooldustellimustes ja tarnija dokumentatsioonis ettenähtule;

   c) kõik komponendid ja materjalid, sh need, mis on kliendi tarnitud, vastavad asjakohastele riiklikele ja rahvusvahelistele eeskirjadele ning asjaomaste hooldustellimuste nõuetele.

3. Organisatsioonil peab olema menetlus sobivate ja piisavate rajatiste, seadmete ja töövahendite kindlaksmääramiseks, leidmiseks, tagamiseks, registreerimiseks ja kättesaadavaks tegemiseks, et organisatsioon saaks osutada hooldusteenuseid vastavalt hooldustellimustele ja muudele kehtivatele spetsifikatsioonidele, ning millega tagatakse:

   a) hoolduse ohutu teostamine, sh hooldustöötajate tervis ja ohutus;

   b) ergonoomika ja tervisekaitse, sh ka kasutajate ja IT-süsteemide või diagnostikaseadmete vahelised liidesed.

4. Kui see on kehtivate tulemuste tagamiseks vajalik, peab organisatsioonil olema menetlus, millega tagatakse mõõtmisseadmete:

   a) kalibreerimine või kontroll ettenähtud sagedusega või enne kasutamist vastavalt rahvusvahelistele, riiklikele või tööstusharu mõõtmisstandarditele; kui selliseid standardeid ei ole, tuleb kalibreerimise või kontrolli alus registreerida;

   b) reguleerimine või ümberreguleerimine vastavalt vajadusele;

   c) identifitseerimine nende kalibreerimisstaatuse kindlakstegemiseks;

   d) kaitsmine kohanduste eest, mis muudaksid mõõtmistulemuse kehtetuks;

   e) kaitsmine kahjustumise ja rikkumise eest käsitsemise, hoolduse ja hoiu ajal.

5. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega tagatakse kõigi rajatiste, seadmete ja töövahendite nõuetekohane kasutamine, kalibreerimine, säilitamine ja hooldus vastavalt dokumenteeritud korrale.

6. Organisatsioonil peab olema menetlus, millega kontrollitakse tehtud tööde vastavust hooldustellimustele ja väljastatakse hooldustõend. Hooldustõend peab sisaldama kogu teavet, millest on abi kasutuspiirangute kindlaksmääramisel.

7. Kui riskihindamisprotsessi (eelkõige I jao punktid 2.2 ja 2.3) kohaldatakse hoolduse teostamise funktsiooni suhtes, peab töökeskkond hõlmama lisaks töökodadele, kus hooldus toimub, ka töökohahoonetest väljaspool paiknevaid rööbasteid ja kõiki kohti, kus hooldust tehakse.

8. Kui pädevuse juhtimise protsessi kohaldatakse hoolduse teostamise funktsiooni suhtes, tuleb vajaduse korral arvesse võtta vähemalt järgmisi ohutust mõjutavaid toiminguid:

   a) ühendamistehnoloogiad (sh keevitamine ja kokkuliitmine);

   b) mittepurustav katsetamine;

   c) veeremi lõplik katsetamine ja hooldustõend;

   d) pidurisüsteemide, rattapaaride ja veoseadmete hooldustoimingud ning ohtlike kaupade veoks ettenähtud kaubavaguni komponentide, nt tsisternide, klappide jm hooldustoimingud;

   e) ohutuse seisukohast oluliste komponentide hooldustööd;

   f) kontrollisüsteemi ja signaalimissüsteemi hooldustööd;

   g) uste juhtimissüsteemi hooldustööd;

   h) muud ohutust mõjutavad kindlaksmääratud erivaldkonnad.

9. Kui teavitamisprotsessi kohaldatakse hoolduse teostamise funktsiooni suhtes, tuleb vagunipargi hoolduse juhtimise ja hoolduse arendamise funktsioonile anda vähemalt järgmine teave:

   a) hooldustellimuste kohaselt tehtud tööd;

   b) kõik organisatsiooni poolt kindlakstehtud võimalikud vead või defektid seoses ohutusega;

   c) hooldustõend.

10. Kui dokumenteerimisprotsessi kohaldatakse hoolduse teostamise funktsiooni suhtes, tuleb kõikide ohutust mõjutavate hooldustoimingute puhul, millele on osutatud II jaotise punkti 1 alapunktis a, registreerida vähemalt järgmine:

    a) kõikide asjaomaste rajatiste, seadmete ja töövahendite ühesed identifitseerimisandmed;

    b) kõik tehtud hooldustööd, sealhulgas nende tegemiseks kasutatud töötajad, töövahendid, seadmed, varuosad ja materjalid ning arvestades järgmist:

       i) organisatsiooni asutamiskohas kehtivad asjaomased riiklikud eeskirjad;

       ii) hooldustellimustes esitatud nõuded, sh dokumenteerimisnõuded;

       iii) lõplik katsetamine ja otsus hooldustõendi kohta;

c) hooldustellimustega ja hooldustõenditega nõutavad kontrollimeetmed;

d) kalibreerimise ja kontrolli tulemused, kusjuures ettenähtud nõuete seireks ja mõõtmiseks kasutatava arvutitarkvara puhul tuleb enne esmast kasutamist kontrollida ja vajaduse korral uuesti kontrollida tarkvara sobivust asjaomase ülesande täitmiseks;

e) varasemate mõõtmistulemuste kehtivus, kui leitakse, et mõõteriist ei vasta nõuetele.

III LISA

Taotlusvormid

HOOLDUSE EEST VASTUTAVA ÜKSUSE VASTAVUSSERTIFIKAADI TAOTLUS

Taotlus sertifikaadi saamiseks selle kohta, et hoolduse eest vastutava üksuse hooldussüsteemi loetakse vastavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 ning komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/779 nõuetele.

SERTIFITSEERIMISASUTUSE KONTAKTANDMED

1.1. Sertifitseerimisasutus, kellele taotlus esitatakse _____

1.2. Sertifitseerimisasutuse viitenumber: _____

1.3. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

TAOTLEJA ANDMED

2.1. Ärinimi _____

2.2. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

2.3. Telefoninumber _____ 2.4. Faksinumber _____

2.5. E-posti aadress _____ 2.6. Veebisait _____

2.7. Riiklik registrikood _____ 2.8. Käibemaksukohustusla sena registreerimise nr _____

2.9. Muu teave _____

KONTAKTISIKU ANDMED

3.1. Perekonna- ja eesnimi _____

3.2. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

3.3. Telefoninumber _____ 3.4. Faksinumber _____

3.5. E-posti aadress _____

TAOTLUSE ÜKSIKASJAD

4.1. Taotluse viide (esitab taotleja)

Käesolevaga taotletakse

4.2. uut sertifikaati ☐ 4.3. muudetud/ajakohastatud sertifikaati ☐

4.4. uuendatud sertifikaati ☐

TEGEVUSANDMED

5.1. Ettevõtja liik:

5.11. Raudteeveoettevõtja ☐ 5.12. Taristuettevõtja ☐ 5.13. Valdaja ☐ 5.14. Hoolduse tarnija ☐ 5.15. Tootja ☐ 5.16 Muu ☐

5.2. Hoolduse eest vastutava üksuse tegevuse ulatus (veeremiüksuse kategooria: kaubavagunid, vedurid, mootorrongid, reisivagunid, kiirrongid, OTM-id, muud – palun täpsustada):

5.3. Hõlmab muid ohtlike kaupade veoks ettenähtud vaguneid: JAH/EI

5.4. Hoolduse eest vastutava üksuse funktsioonid		oma		osaline		täielik allhange
5.4. Hoolduse arendamine	5.4.1.	☐	5.4.2.	☐	5.4.3.	☐
5.5. Vagunipargi hoolduse juhtimine	5.5.1.	☐	5.5.2.	☐	5.5.3.	☐
5.6. Hoolduse teostamine	5.6.1.	☐	5.6.2.	☐	5.6.3.	☐

ESITATUD DOKUMENDID

6.1. Hooldussüsteemi dokumendid ☐

6.2. Muu ☐ Palun täpsustada: _____

ALLKIRJAD

Taotleja _____

(eesnimi, perekonnanimi)

Kuupäev _____ Allkiri _____

Sertifitseerimisasutus _____

Asutusesisene viitenumber

_____ Taotluse saamise kuupäev _____

Kuupäev _____ Allkiri _____

TAOTLUST VASTUVÕTVA ASUTUSE JAOKS ETTE NÄHTUD LAHTER

HOOLDUSFUNKTSIOONIDE VASTAVUSSERTIFIKAADI TAOTLUS

Taotlus sertifikaadi saamiseks selle kohta, et Euroopa Liidus kohaldatavat hooldussüsteemi loetakse vastavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/779 nõuetele.

SERTIFITSEERIMISASUTUSE KONTAKTANDMED

1.1. Taotluse adressaadiks oleva sertifitseerimisasutuse nimi _____

1.2. Sertifitseerimisasutuse viitenumber _____

1.3. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

TAOTLEJA ANDMED

2.1. Ärinimi _____

2.2. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

2.3. Telefoninumber _____ 2.4. Faksinumber _____

2.5. E-posti aadress _____ 2.6. Veebisait _____

2.7. Riiklik registrikood _____ 2.8. Käibemaksukohustusla sena registreerimise nr _____

2.9. Muu teave _____

KONTAKTISIKU ANDMED

3.1. Perekonna- ja eesnimi _____

3.2. Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik) _____

_____

3.3. Telefoninumber _____ 3.4. Faksinumber _____

3.5. E-posti aadress _____

TAOTLUSE ÜKSIKASJAD

4.1. Taotluse viide (esitab taotleja)

Taotletakse

4.2. uut sertifikaati ☐ 4.3. muudetud/ajakohastatud sertifikaati ☐

4.4. uuendatud sertifikaati ☐

TEGEVUSANDMED

5.1. Ettevõtja liik:

5.11. Raudteeveoettevõtja ☐ 5.12. Taristuettevõtja ☐ 5.13. Valdaja ☐ 5.14. Hoolduse tarnija ☐ 5.15. Tootja ☐ 5.16 Muu ☐

5.2. Hoolduse eest vastutava üksuse tegevuse ulatus (veeremiüksuse kategooria: kaubavagunid, vedurid, mootorrongid, reisivagunid, kiirrongid, OTM-id, muud – palun täpsustada):

5.3. Hõlmab muid ohtlike kaupade veoks ettenähtud vaguneid: JAH/EI

5.4. Hooldusfunktsioonid

5.5.	Hoolduse arendamine	JAH	☐	EI	☐	Osaline	☐
5.6.	Vagunipargi hoolduse juhtimine	JAH	☐	EI	☐	Osaline	☐
5.7.	Hoolduse teostamine	JAH	☐	EI	☐	Osaline	☐

Osalise hooldusfunktsiooni korral lisada allfunktsioonid, mille kohta käesolev taotlus esitatakse (vt rakendusmääruse (EL) 2019/779 II lisas esitatud loetelu:

_____

_____

ESITATUD DOKUMENDID

6.1. Hooldussüsteemi dokumendid ☐

6.2. Muu ☐ Palun täpsustada: _____

ALLKIRJAD

Taotleja _____

(eesnimi, perekonnanimi)

Kuupäev _____ Allkiri _____

Sertifitseerimisasutus _____

Asutusesisene viitenumber

_____ Taotluse saamise kuupäev _____

Kuupäev _____ Allkiri _____

TAOTLUST VASTUVÕTVA ASUTUSE JAOKS ETTE NÄHTUD LAHTER

IV LISA

Taotluse vormid

HOOLDUSE EEST VASTUTAVA ÜKSUSE VASTAVUSSERTIFIKAAT,

mis kinnitab, et Euroopa Liidus hoolduse eest vastutava üksuse hooldussüsteem on heaks kiidetud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/779 nõuetega.

1. **EIN-number**	

2. HOOLDUSE EEST VASTUTAV SERTIFITSEERITUD ÜKSUS

Ärinimi	
Kaubanduslik nimetus või lühend (vabatahtlik)	
Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik)	
Riiklik registrikood	Käibemaksukohustuslasena registreerimise number

3. SERTIFITSEERIMISASUTUS

Ärinimi
Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik)
Sertifitseerimisasutuse viitenumber:

4. TEAVE SERTIFIKAADI KOHTA

Käesolevaga taotletakse	— uut sertifikaati ☐ — uuendatud sertifikaati ☐ — muudetud/ajakohastatud sertifikaati ☐	Eelmise sertifikaadi EIN-number:
Kehtib alates:		kuni:
Ettevõtja liik: (raudteeveo-ettevõtja, valdaja, hoolduse tarnija vms)		

5. HOOLDUSE EEST VASTUTAVA ÜKSUSE TEGEVUSE ULATUS

Veeremiüksuse kategooria (kaubavagunid, vedurid, mootorrongid, reisivagunid, kiirrongid, OTM-id, muud)	
Hõlmab ohtlike kaupade veoks ettenähtud vaguneid	JAH/EI

6. LISATEAVE

Väljaandmise kuupäev	Allkiri	
Asutusesisene viitenumber	Sertifitseerimisasutuse tempel	

HOOLDUSFUNKTSIOONIDE VASTAVUSSERTIFIKAAT,

mis kinnitab, et Euroopa Liidus kohaldatav hooldussüsteem on heaks kiidetud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/779 nõuetega.

1. **EIN-number**	

2. SERTIFITSEERITUD ORGANISATSIOON

Ärinimi	
Kaubanduslik nimetus või lühend (vabatahtlik)	
Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik)	
Riiklik registrikood	Käibemaksukohustuslasena registreerimise number

3. SERTIFITSEERIMISASUTUS

Ärinimi
Täielik postiaadress (tänav, sihtnumber, linn, riik)
Sertifitseerimisasutuse viitenumber

4. TEAVE TUNNISTUSE KOHTA

Käesolevaga taotletakse	— uut sertifikaati ☐ — uuendatud sertifikaati ☐ — muudetud/ajakohastatud sertifikaati ☐	Eelmise sertifikaadi identifitseerimisnumber:
Kehtib alates:		kuni:
Ettevõtja liik: (raudteeveo-ettevõtja, valdaja, hoolduse tarnija vms)		

5. HOOLDUSTÖÖDE ULATUS

Veeremiüksuse kategooria: (kaubavagunid, vedurid, mootorrongid, reisivagunid, kiirrongid, OTM-id, muud)	
Hõlmab ohtlike kaupade veoks ettenähtud vaguneid	JAH/EI

6. HOOLDUSFUNKTSIOONID

Hoolduse arendamine	JAH	☐	EI	☐
Vagunipargi hoolduse juhtimine	JAH	☐	EI	☐
Hoolduse teostamine	JAH	☐	EI	☐

Osalise hooldusfunktsiooni korral lisada allfunktsioonid, mille suhtes käesolev sertifikaat kehtib (vt rakendusmääruse (EL) 2019/779 II lisas esitatud loetelu):

_____

_____

_____

_____

7. **LISATEAVE**

Väljaandmise kuupäev	Allkiri	
Asutusesisene viitenumber	Sertifitseerimisasutuse tempel	

V LISA

Hoolduse eest vastutava üksuse aruanne

1. Hoolduse eest vastutav üksus peab esitama aruande ajavahemiku kohta, mis algab kaks kuud enne viimast kontrolli ja lõpeb kaks kuud enne järgmist kavandatavat kontrolli.

2. Aruanne peab sisaldama vähemalt järgmist:

   — selgitused ja põhjendused selle kohta, kuidas mittevastavused on kõrvaldatud või lahendatud, või mõlemat;

   — teave asjaomasel ajavahemikul tehtud hoolduse mahu kohta;

   — tagasiside direktiivi (EL) 2016/798 artikli 6 lõike 1 punkti a kohaselt vastu võetud riskianalüüsi ja hindamisega seotud ühiste ohutusmeetodite kohaldamisel ning raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ja hoolduse eest vastutavate üksuste poolt kõnealuse direktiivi artikli 6 lõike 1 punkti c kohaselt vastu võetud seiremeetodite kohaldamisel saadud kogemuste kohta;

   — muudatused, mis on seotud järgmisega:

     — ettevõtja juriidiline omandiõigus;

     — korraldus (olemasolevad menetlused);

     — hoolduse eest vastutava üksuse vastutusalasse kuuluvad veeremiüksused;

     — tegevuskohad ja töövõtjad, sh protsessid ja seadmed;

     — tasakaal kolme hooldusfunktsiooniga (hoolduse arendamine, vagunipargi hooldus ja hoolduse teostamine) seotud sise- ja välistegevuse vahel;

     — lepingupõhised kokkulepped kasutajatega (kaasa arvatud valdajad ja andmevahetus);

     — hooldussüsteem;

     — ohutusega seotud komponentide defektid ja rikked, millele on osutatud II lisa II jaos, ning hooldusega seotud asjakohase teabe vahetamine vastavalt artikli 5 lõikele 3;

     — siseauditi aruanded;

     — ameti, riiklike ohutusasutuste ja muude ametiasutuste täitemeetmed või uurimised, sealhulgas käesoleva õigusakti artiklite 8 ja 12 kohased nõuded;

     — pädevuse juhtimine.

3. Hoolduse eest vastutav üksus lisab aruandele kogu teabe, mida ta peab sertifitseerimisasutuse jaoks oluliseks.

4. Hoolduse eest vastutav üksus esitab aruande sertifitseerimisasutusele üks kuu enne järgmist kavandatud auditikontrolli.

SOOVITUSED

KOMISJONI SOOVITUS (EL) 2019/780,

16. mai 2019,

taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktilise korra kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

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

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/798 (raudteeohutuse kohta) [1] artikli 12 kohaselt peavad taristuettevõtjad hankima raudteetaristu haldamiseks ja käitamiseks ohutusloa selle liikmesriigi riiklikult ohutusasutuselt, kus taristu asub. Sellise ohutusloaga tuleks kinnitada, et aktsepteeritakse taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteemi, ning see hõlmab raudteetaristu ohutut projekteerimist, hooldust ja käitamist käsitlevate nõuete täitmist tagavat menetlust ja sätteid.

9. märtsil 2017 esitas Euroopa Liidu Raudteeamet (edaspidi „amet") komisjonile soovituse ERA-REC-115-REC vastavushindamise ühiste ohutusmeetodite ja järelevalve ühise ohutusmeetodi läbivaatamise kohta. Kõnealune soovitus hõlmas sätteid taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktilise korra kohta.

(2) Neljanda raudteepaketi tehnilise samba rakendamisele keskenduv komisjoni eksperdirühm soovitas oma 5. juuli 2017. aasta koosolekul komisjonil võtta eespool nimetatud sätted üle soovitusse, kuna nende määrusse ülevõtmiseks puudub sobiv õiguslik alus. Sellise soovitusega antaks suunised, millega kehtestatakse taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktiline kord. Sellised ühised suunised peaksid lihtsustama riiklikke loamenetlusi, kuna kehtestataks ühiselt kasutatav meetod. Sellega võiks kindlustada ka selle, et direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 eesmärgid saavutatakse tõhusamalt ning lihtsustataks kooskõlastamist, millega riiklikud ohutusasutused peaksid kõnealuse artikli kohaselt tegelema. Seetõttu soovitab komisjon liikmesriikidel kõnealuseid sätteid järgida.

(3) Artikli 12 lõike 1 kohaselt peaksid riiklikud ohutusasutused koostama ohutuslubade väljaandmise haldamiseks taotlemisjuhendi, sealhulgas järgitava menetluse, et vähendada taotleja halduskoormust ja kulusid, mis tulenevad taotluse menetlemisest.

(4) Riiklike ohutusasutuste poolt taotlejalt nõutava lisateabe esitamiseks või külastuste, kontrollide ja auditite korraldamiseks määratud tähtaeg ei tohiks piirata direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõikega 3 taotluse hindamiseks ettenähtud tähtaega.

(5) Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõike 5 kohaselt peaksid asjaomased riiklikud ohutusasutused piiriülese taristu puhul oma hinnangud kooskõlastama, et võimalikult suures ulatuses vältida igasugust topelthindamist ja tagada oma vastavas liikmesriigis asuva raudteetaristu kohta vastu võetavate otsuste kooskõla.

[1] ELT L 138, 26.5.2016, lk 102.

(6) Oma ülesannete täitmisel võib taristuettevõtjatel olla vaja kasutada ronge, taristu kontrollimise sõidukeid, rööbastel liikuvaid masinaid või muid erisõidukeid, et transportida materjale või töötajaid ehitamiseks või taristu hooldamiseks, oma taristuvarade hooldamiseks või hädaolukordade lahendamiseks. Sellistel juhtudel tuleks taristuettevõtja lugeda omaenda ohutusjuhtimise süsteemi ja ohutusloa raames tegutsevaks raudteeveo-ettevõtjaks, kes ei pea taotlema eraldi ühekordset ohutustunnistust sõltumata sellest, kas sõidukid kuuluvad talle või mitte.

(7) On kasulik ühtlustada taotluse hindamise käigus kindlaks tehtud küsimuste kategoriseerimine taristuettevõtjate seisukohast. Sellise ühtlustamisega tuleks tagada, et taotleja mõistab riikliku ohutusasutuse tõstatatud mis tahes küsimuse olulisust. Selline küsimuste kategoriseerimine on eriti asjakohane riiklike ohutusasutuste vahel piiriülese taristu vallas tehtava koostöö puhul,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

REGULEERIMISESE JA KOHALDAMISALA

1. Käesolevas soovituses esitatakse suunised taristuettevõtjate poolt riiklikele ohutusasutustele direktiivi (EL) 2016/798 artiklis 12 osutatud ohutuslubade väljastamiseks, pikendamiseks või uuendamiseks esitatud taotluste hindamiseks.

MÕISTED

2. Käesolevas soovituses kasutatakse järgmisi mõisteid:

   a) „taotluse kättesaamise kuupäev“ – asjaomase liikmesriigi esimene tööpäev pärast taotlustoimiku kättesaamise kinnitamist;

   b) „eelnev tegevus“ – taotluse esitamisele eelnev menetlusetapp, mille jooksul taotleja võib küsida riiklikult ohutusasutuselt lisateavet ohutuse hindamise järgmiste etappide kohta;

   c) „allesjäänud küsimus“ – ohutusloa taotluse hindamisel kindlaks tehtud vähem tähtis probleem, mis ei takista loa väljaandmist ja mida võib käsitleda hilisema järelevalve käigus.

RIIKLIKU OHUTUSASUTUSE KOHUSTUSED

3. Riiklik ohutusasutus peaks vastutama ohutusloa väljastamisega seotud asutusepoolse hindamise planeerimise, elluviimise ja järelevalve eest.

4. Riiklik ohutusasutus peaks nõustuma taotleja soovitud eelneva tegevusega ja esitama taotleja soovitud vajalikke selgitusi järgitava menetluse kohta.

5. Riiklik ohutusasutus peaks ohutusloa väljastamisel koondama järgmise teabe:

   a) hindamismenetluse eri etappidega seotud kogu asjakohane teave, sealhulgas kõnealuse menetluse (näiteks kontrollide) käigus tehtavate otsuste põhjendused, samuti ohutusloale lisatavad mis tahes kasutuspiirangud või -tingimused;

   b) hindamismenetluse tulemus, sealhulgas kokkuvõtlikud järeldused ja vajaduse korral arvamus ohutusloa väljaandmise kohta.

6. Selleks et lihtsustada ohutuse hindamise planeerimist, peaks riiklik ohutusasutus jälgima kõikide kehtivate ohutuslubade kehtivuse lõppkuupäeva.

7. Selleks et täita direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõike 1 kolmandat lõiku, peaks riiklik ohutusasutus avaldama taotlemisjuhendi (sealhulgas näidisvormid), milles selgitatakse ohutuslubadele esitatavaid nõudeid ja loetletakse nõutavad dokumendid, ning seda ajakohastama. Kõnealused dokumendid peaksid hõlmama taristuettevõtjate suhtes kohaldatavaid liikmesriigi eeskirju ja menetluskorda. Nimetatud juhend peaks olema tasuta kättesaadav ja avaldatud asjaomase riikliku ohutusasutuse veebisaidil. Selles peaks olema kindlaks määratud ka riikliku ohutusasutuse ja taotleja peetava teabevahetuse kord.

Selleks et abistada riiklikke ohutusasutusi kõnealuse ülesande täitmisel, peaks amet nendega koostöös koostama ja avaldama taotlemisjuhendi näidisvormi ning seda ajakohastama.

8. Riiklik ohutusasutus peaks kehtestama ohutuse hindamise juhtimiseks sisekorra või -menetlused. Nimetatud korra ja menetlustega seoses tuleks arvesse võtta vajadust teha koostööd teiste pädevate riiklike ohutusasutustega, et väljastada piiriülese taristu puhul ohutusluba vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõikele 5.

9. Taotluste hindamisel peaksid riiklikud ohutusasutused käsitama taristuettevõtjatele või nende töövõtjatele asjakohaste liidu õigusaktide kohaselt välja antud teist liiki lube, tunnistusi ja kõiki muid asjaomaseid dokumente tõenditena selle kohta, et nad suudavad täita komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2018/762 ([2]) kindlaks määratud nõudeid.

TAOTLUSE ESITAMINE

10. Ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõikes 3 riikliku ohutusasutuse otsuse tegemiseks ettenähtud tähtaja kohaldamist, peaks taotleja esitama ohutusloa või selle uuendamise või pikendamise taotluse vastavalt asjaoludele enne järgmisi kuupäevi:

a) mis tahes uue raudteevõrgutoimingu kavandatud alguskuupäev;

b) kehtivas ohutusloas sätestatud tingimustest erinevatel tingimustel korraldatava raudteevõrgutoimingu kavandatud alguskuupäev, kui taristut, signaalimist või energia allsüsteemi või käitus- ja hoolduspõhimõtteid on oluliselt muudetud;

c) kehtiva ohutusloa kehtivuse lõppkuupäev.

11. Uue ohutusloa taotluse esitamisel peaks taotleja edastama I lisas loetletud teabe.

12. Ohutusloa uuendamise või pikendamise taotluse esitamisel peaks taotleja edastama I lisas loetletud teabe ja kirjeldama muudatusi, mida on tema ohutusjuhtimissüsteemis tehtud alates kehtiva loa väljaandmisest.

Kui sellised muudatused võivad mõjutada ohutustaset või tekitada tõsiseid ohutusriske, või kui riiklik ohutusasutus tuvastab järelevalvetegevuse tulemusel muid probleemseid valdkondi, peaks ta otsustama, kas kogu taotlustoimik tuleb ümber hinnata või mitte.

13. Kui taotleja esitab eelneva tegevuse soovi, peaks ta riiklikule ohutusasutusele edastama I lisa punktides 1–5 loetletud teabe.

14. Kui esitatud toimik sisaldab selliste dokumentide koopiaid, mille on välja andnud riiklikust ohutusasutusest erinevad üksused, peaks taotleja originaaldokumente säilitama vähemalt viis aastat pärast ohutusloa kehtivuse lõppu. Loa pikendamisel või uuendamisel peaks taotleja säilitama kõikide asjaomasele taotlusele lisatud dokumentide ja riiklikust ohutusasutusest erinevate üksuste väljaantud dokumentide originaale vähemalt viis aastat pärast pikendatud või uuendatud ohutusloa kehtivuse lõppu. Taotleja teeb need originaaldokumendid kättesaadavaks riikliku ohutusasutuse nõudmisel.

MENETLUSETAPID JA TÄHTAJAD

15. Riiklik ohutusasutus peaks kohaldama II lisas sätestatud menetlust.

16. Riiklik ohutusasutus peaks hindama, kas taotlus sisaldab I lisa punktides 6–8 loetletud dokumente. Asutus peaks teatama taotlejale ilma põhjendamatu viivituseta ja igal juhul hiljemalt ühe kuu jooksul pärast taotluse kättesaamise kuupäeva, kas taotlus on täielik.

([2]) Komisjoni 8. märtsi 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2018/762, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010 (ELT L 129, 25.5.2018, lk 26).

17. Kui taotlus ei ole täielik, peaks riiklik ohutusasutus viivitamata nõudma vajalikku lisateavet ja andma taotlejale vastamiseks mõistliku aja. Lisateabe esitamise aeg peaks olema mõistlik ja proportsionaalne nõutud teabe esitamise keerukusega ning see tuleb taotlejaga kokku leppida kohe, kui talle on teatatud, et tema taotlustoimik ei ole täielik. Kui taotleja ei esita nõutud teavet kokkulepitud aja jooksul, võib riiklik ohutusasutus otsustada taotleja vastamise aega pikendada või teatada taotlejale, et tema taotlus on tagasi lükatud.

18. Isegi kui taotlustoimik on täielik, võib riiklik ohutusasutus nõuda taotlejalt mis tahes ajal enne otsuse tegemist lisateavet. Asutus peaks seadma sellise teabe esitamiseks mõistliku tähtaja.

19. Ohutusluba peaks sisaldama III lisas loetletud teavet.

Igale ohutusloale tuleks anda kordumatu identifitseerimisnumber.

20. Selleks et täita direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõikest 4 tulenevat kohustust, peaks riiklik ohutusasutus ametile edastama III lisas loetletud teabe.

TEABEHALDUS

21. Riiklik ohutusasutus peaks teabehaldussüsteemis registreerima ohutuse hindamise iga etappi käsitleva asjakohase teabe ja kõnealuse hindamise tulemuse ning seda regulaarselt ajakohastama.

KORD, MIDA KOHALDATAKSE TARISTUETTEVÕTJATE VALDUSTE KÜLASTAMISE, KOHAPEALSE KONTROLLIMISE JA AUDITITE SUHTES

22. Riikliku ohutusasutuse tehtud külastuste, kontrollide ja auditite puhul peaks taotleja esitama teda esindava isiku andmed ning kohaldatavad kohapealsed ohutuseeskirjad ja -menetlused, mida külastuse, kontrolli või auditi eest vastutava riikliku ohutusasutuse töötajad peavad järgima. Riiklik ohutusasutus ja taotleja peaksid kokku leppima külastuste, kontrollide ja auditite ajakava.

23. Külastuste, kontrollide ja auditite korral peaks riiklik ohutusasutus koostama aruande, milles esitatakse hindamise käigus kindlaks tehtud küsimused ning märgitakse, kas ja kuidas need võib külastuse, kontrolli või auditi käigus esitatud tõendusmaterjali alusel lahendatuks lugeda. Aruanne võib ka sisaldada muid küsimusi, mille taotleja peab kokkulepitud aja jooksul lahendama.

RIIKLIKE OHUTUSASUTUSTE KOOSTÖÖ PIIRIÜLESTE TARISTUTE PUHUL

24. Taotleja või taotlejad peaksid esitama piiriülese taristu taotlused asjaomase liikmesriigi riiklikele ohutusasutustele. Iga asjaomase riikliku ohutusasutuse territooriumil asuva vastava taristu ohutusloa peaks esitama kõnealune ohutusasutus.

25. Riiklikud ohutusasutused peaksid arutama kõiki ohutuse hindamisega seotud küsimusi ning täiendava teabe nõudeid, mis mõjutavad hindamisaega või mis võivad kahjustada mõne teise asjaomase riikliku ohutusasutuse tööd.

26. Riiklik ohutusasutus võib nõuda teistelt asjaomastelt riiklikelt ohutusasutustelt taotlejaga seotud erinevat asjakohast teavet.

27. Asjaomased riiklikud ohutusasutused peaksid vahetama kogu asjakohast teavet, mis võib mõjutada ohutuse hindamist, sealhulgas asjakohaste siseriiklike eeskirjade rakendamise kohta, millest vastav liikmesriik on teavitanud komisjoni.

28. Auditite, kontrollide ja külastuste eesmärgid ja ulatuse ning igale riiklikule ohutusasutusele määratud rolli peaksid otsustama asjaomased riiklikud ohutusasutused. Selliste kontrollide, külastuste ja auditite aruanded peaks koostama koostöö raames määratud riiklik ohutusasutus ning need tuleks teha kättesaadavaks teistele asjaomastele riiklikele ohutusasutustele.

29. Enne kui asjaomased riiklikud ohutusasutused otsustavad oma vastavates liikmesriikides asuva vastava raudteetaristu kohta ohutusloa väljaandmise üle, peaksid nad tegema järgmist:

a) arutavad oma vastavate hindamiste tulemusi;

b) lepivad kokku allesjäänud küsimuste käsitlemises hilisema järelevalve käigus;

c) lepivad kokku kõik ohutusloale vajaduse korral lisatavad kasutuspiirangud ja -tingimused.

30. Kui taotleja on võtnud meetmeid kindlaks tehtud allesjäänud küsimuste lahendamiseks, peaksid asjaomased riiklikud ohutusasutused kontrollima ja kokku leppima, kas kõnealused probleemid on lahendatud. Selleks peaksid riiklikud ohutusasutused tegema vajaduse korral koostööd kooskõlas komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2018/761 ([3]) artikli 8 lõikes 2 osutatud korras.

31. Riiklikud ohutusasutused peaksid seadma oma vastavates liikmesriikides asuvale vastavale raudteetaristule ohutusloa andmise tingimuseks kõigi muude asjaomase piiriülese taristuga seotud ohutuslubade andmise.

32. Riiklikud ohutusasutused peaksid pidama oma vastavate meetmete üle aruandlust ja tegema selle kättesaadavaks teistele asjaomastele riiklikele ohutusasutustele.

KÜSIMUSTE KATEGORISEERIMINE

33. Riiklikud ohutusasutused peaksid kategoriseerima taotlustoimiku hindamise käigus kindlaks tehtud küsimused järgmiselt:

a) „1. tüüp“: küsimused, mis taotlustoimiku mõistmiseks nõuavad taotlejalt reageerimist;

b) „2. tüüp“: küsimused, mis võivad viia taotlustoimiku muutmiseni või nõuavad taotlejalt väikesemahuliste meetmete võtmist; võetavad meetmed otsustab taotleja ja need ei takista ohutusloa väljaandmist;

c) „3. tüüp“: küsimused, mille lahendamiseks peab taotleja võtma erimeetmeid, mille võib lõpule viia pärast ohutusloa andmist; ettepaneku küsimust lahendavate meetmete kohta teeb taotleja ja need lepitakse kokku küsimuse kindlaks teinud riikliku ohutusasutusega;

d) „4. tüüp“: küsimused, mis nõuavad taotlustoimiku muutmist või taotleja poolt erimeetmete võtmist; ohutusluba antakse välja siis, kui küsimus on lahendatud või kui selle käsitlemiseks lisatakse ohutusloale kasutuspiirangud või -tingimused; ettepaneku küsimust lahendavate võimalike meetmete kohta teeb taotleja ja need lepitakse kokku küsimuse kindlaks teinud riikliku ohutusasutusega.

34. Pärast seda, kui taotleja on küsimusele reageerinud või sellele vastavalt meetmeid võtnud, peaks riiklik ohutusasutus hindama kindlaks tehtud küsimusi uuesti, kategoriseerima need vastavalt vajadusele ja määrama igale küsimusele ühe järgmistest staatustest:

a) „lahendamata küsimus“, kui taotleja esitatud tõendusmaterjal ei ole piisav ja vajatakse veel lisateavet;

b) „allesjäänud küsimus, mida käsitletakse järelevalve käigus“, kui allesjäänud küsimust ei ole ikka veel lahendatud;

c) „lahendatud küsimus“, kui taotleja vastus on rahuldav ja allesjäänud küsimusi ei ole.

HINDAMISEGA SEOTUD TÖÖTAJATE PÄDEVUS

35. Riiklikud ohutusasutused peaksid tagama, et hindamisega seotud töötajatel oleks pädevus järgmistes valdkondades:

a) teadmised asjaomase õigusraamistiku kohta;

b) teadmised raudteesüsteemi toimimisest;

([3]) Komisjoni 16. veebruari 2018. aasta delegeeritud määrus (EL) 2018/761, millega kehtestatakse ühised ohutusmeetodid riiklike ohutusasutuste poolt pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohase ühtse ohutustunnistuse või ohutusloa väljaandmist tehtavaks järelevalveks ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1077/2012 (ELT L 129, 25.5.2018, lk 16).

c) vajalik kriitilise analüüsi võime;

d) varasem kogemus ohutus- või muu sarnase juhtimissüsteemi hindamisel raudteesektoris või ohutusjuhtimise süsteemi hindamisel mõnes muus sektoris, mis hõlmab raudteesektoriga sarnaseid praktilisi ja tehnilisi küsimusi;

e) probleemide lahendamise oskus, suhtlemis- ja meeskonnatööoskus;

f) mis tahes muud pädevused, mis võivad asjaomase hindamise jaoks vajalikud olla.

Meeskonnatöö puhul võib oma pädevust teiste meeskonnaliikmetega jagada.

Töötajad, kes korraldavad kontrolle ja auditeid, peaksid ka näitama teadmisi intervjuude läbiviimisest ja omama sellekohaseid kogemusi.

36. Selleks et tagada punkti 35 nõuetekohane kohaldamine, peaks riiklik ohutusasutus välja töötama pädevusjuhtimissüsteemi, mis hõlmab muu hulgas järgmist:

a) asjakohaste pädevusprofiilide väljatöötamine kõikide töö- ja ametikohtade või rollide jaoks;

b) töötajate palkamine vastavalt väljatöötatud pädevusprofiilile;

c) töötajate pädevuste säilitamine, arendamine ja hindamine vastavalt väljatöötatud pädevusprofiilile.

LÄBIVAATAMINE

37. Otsus, millega keeldutakse ohutusloa andmisest või kehtestatakse muud piirangud või kasutustingimused kui taotluses soovitud, peaks olema nõuetekohaselt põhjendatud.

38. Liikmesriigid peaksid tagama, et taotlejatel oleks võimalik mõistliku aja jooksul taotleda riiklike ohutusasutuste otsuse läbivaatamist ja et riiklikel ohutusasutustel oleks alates taotluse kättesaamisest piisavalt aega läbivaatamiseks, mille raames oma otsused kinnitada või need tagasi võtta.

39. Läbivaatamine peaks olema erapooletu.

40. Läbivaatamisel peaks keskenduma küsimustele, millega riiklik ohutusasutus põhjendas oma otsuse lahknemist taotleja taotletust.

41. Piiriülese taristu puhul tuleks läbivaatamist teha kooskõlastatult piiriülese taristuga tegelevate riiklike ohutusasutustega.

42. Kui otsus, millega keeldutakse ohutusloa andmisest või kehtestatakse muud piirangud või kasutustingimused kui taotluses soovitud, kinnitatakse, võib taotleja esitada kaebuse apellatsiooniasutusele siseriikliku õiguse kohaselt.

LÕPPSÄTTED

43. Liikmesriike, kes ei ole teavitanud ametit ja komisjoni kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 33 lõikega 2, palutakse käesolev soovitus jõustada alates 16. juunist 2019. Kõiki liikmesriike palutakse see jõustada alates 16. juunist 2020.

Brüssel, 16. mai 2019

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Violeta BULC

I LISA

Ohutusloa taotluse sisu

Märkus. Riiklikke ohutusasutusi kutsutakse üles nõudma kõiki käesolevas lisas loetletud andmeid, sealhulgas taotlusele lisatavaid dokumente, v.a arvatud märkega „V“ (vabatahtlik) tähistatuid. Kui taristuettevõtja peab koostama punkti 8 kohase parandusmeetmete kava, on sellekohane teave kohustuslik.

1. **Taotluse liik**

1.1. Uus

1.2. Pikendamine

1.3. Uuendamine

1.4. Eelmise loa identifitseerimisnumber (üksnes pikendamis- või uuendamistaotluse korral)

2. **Taristu andmed** *(valige üks või mitu)*

2.1. Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)

2.1.1. TEN-T üldine võrk

2.1.2. TEN-T kaubaveo põhivõrk

2.1.3. TEN-T reisijateveo põhivõrk

2.1.4. TEN-T-väline

2.2. Energia

2.2.1. Kontaktõhuliin

2.2.2. Kolmas rööbas

2.2.3. Neljas rööbas

2.2.4. Elektrifitseerimata

2.3. Kontroll ja signaalimine

2.3.1. A-klassi süsteemid

2.3.2. B-klassi süsteemid

2.4. Muu (täpsustage)

3. **Raudteevõrgutoimingud**

3.1. Teenuse osutamise / toimingu alguse eeldatav kuupäev (V)

3.2. Liikmesriik/-riigid, kus taristu asub

4. **Taotleja andmed**

4.1. Ärinimi

4.2. Akronüüm (V)

4.3. Täielik postiaadress

4.4. Telefon

4.5. Faks (V)

4.6. E-post

4.7. Veebisait (V)

4.8. Riiklik registrikood

4.9. Käibemaksukohustuslasena registreerimise number (V)

4.10. Muud asjakohased andmed (V)

5. **Kontaktisiku andmed**

5.1. Eesnimi

5.2. Perekonnanimi

5.3. Ametinimetus või -koht

5.4. Täielik postiaadress

5.5. Telefon

5.6. Faks (V)

5.7. E-post

5.8. Kasutatav(ad) keel(ed)

TAOTLUSELE LISATAVAD DOKUMENDID

6. **Ohutusjuhtimise süsteemi hindamiseks esitatavad dokumendid**

6.1. Ohutusjuhtimise süsteemi kirjeldus ja muud dokumendid, mis tõendavad vastavust delegeeritud määruse (EL) 2018/762 II lisas sätestatud nõuetele.

6.2. Ohutusjuhtimise süsteemi (vt punkt 6.1) ja delegeeritud määruse (EL) 2018/762 II lisa omavahelist võrdlust käsitlev teave, sealhulgas märge, kus ohutusjuhtimise süsteemi dokumentides on tõendus selle kohta, et raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse asjakohased nõuded on täidetud.

7. **Riiki käsitleva osa hindamiseks esitatavad dokumendid**

7.1. Kirjeldus või muu tõend selle kohta, kuidas ohutusjuhtimise korraldamisel võetakse arvesse direktiivi (EL) 2016/798 artikli 8 kohaselt teatatud asjakohaseid liikmesriigi eeskirju.

7.2. Ohutusjuhtimise süsteemi (vt punkt 6.1) ja asjakohastes liikmesriigi eeskirjades (millele osutatakse punktis 7.1) sätestatud nõuete omavaheline võrdlus.

8. **Parandusmeetmete kava(d)**

8.1. Sellise tegevuskava või selliste tegevuskavade hetkeseis, mille taristuettevõtja on koostanud mis tahes sellise väiksema mittevastavuse või mõne muu probleemse valdkonna lahendamiseks, mis on kindlaks tehtud pärast eelmist hindamist tehtud järelevalve jooksul.

8.2. Sellise tegevuskava või selliste tegevuskavade hetkeseis, mille taristuettevõtja on koostanud eelmisest hindamisest allesjäänud küsimuste lahendamiseks.

II LISA

Ohutuse hindamine

1. ÜLDINE

1.1. Riiklik ohutusasutus peaks kogu tegevuse kohta välja töötama struktureeritud ja auditeeritava protsessi, mille puhul võetakse arvesse käesolevas lisas nimetatud elemente. Ohutuse hindamine peaks olema korduv, nagu on näidatud allpool esitatud skeemil (vt liide, joonis 1), see tähendab, et riiklikul ohutusasutusel on õigus teha põhjendatud järelepärimisi lisateabe saamiseks või teabe uuesti esitamiseks vastavalt käesolevale soovitusele.

2. TAOTLUSE KÄTTESAAMINE

2.1. Pärast ohutusloa taotluse kättesaamist peaks riiklik ohutusasutus ametlikult ja viivitamata kinnitama asjaomase taotluse kättesaamist ning koostama registreeritud toimiku, et tagada teabehaldus kõigis hindamisprotsessi etappides.

2.2. Riiklik ohutusasutus peaks määrama hindamismenetluse korraldamiseks pädevad töötajad.

3. ESIALGNE LÄBIVAATAMINE

3.1. Pärast taotluse kättesaamist peaks riiklik ohutusasutus viivitamata korraldama selle esialgse läbivaatamise, mille käigus kontrollitakse järgmist:

a) taotleja on esitanud põhilise teabe, mis on õigusaktidega nõutav või taotluse tõhusaks läbivaatamiseks vajalik;

b) taotlustoimik sisaldab piisavaid tõendeid, on struktureeritud ja sisaldab ristviiteid, mis võimaldab nõuetekohaselt hinnata toimiku vastavust ohutusjuhtimise süsteemi nõuetele ja asjakohastele teatatud siseriiklikele eeskirjadele. Riiklik ohutusasutus korraldab taotluses esitatud tõendite tegeliku sisu esialgse läbivaatamise, et anda ohutusjuhtimise süsteemi kvaliteedile, piisavusele ja asjakohasusele esialgne hinnang;

c) vajaduse korral sellise tegevuskava või selliste tegevuskavade hetkeseis, mille taristuettevõtja on koostanud mis tahes sellise olulise mittevastavuse või mõne muu probleemse valdkonna lahendamiseks, mis on kindlaks tehtud pärast eelmist hindamist tehtud järelevalve jooksul;

d) vajaduse korral sellise tegevuskava või selliste tegevuskavade hetkeseis, mille taristuettevõtja on koostanud eelmisest hindamisest allesjäänud küsimuste lahendamiseks.

3.2. Pärast punktis 3.1 osutatud esialgset läbivaatamist peaks riiklik ohutusasutus otsustama, kas mõne valdkonna kohta on vaja lisateavet. Kui on vaja lisateavet, peaks riiklik ohutusasutus viivitamata nõudma teavet, mis on tema arvates hindamiseks põhjendatult vajalik.

3.3. Riiklik ohutusasutus peaks taotlusega tutvuma piisaval määral, et teha kindlaks, kas selle sisu on arusaadav. Kui on selge, et see nii ei ole, peaks riiklik ohutusasutus otsustama, kas taotlustoimik tuleb tagasi saata ning nõuda parandatud versiooni.

3.4. Hinnates taristuettevõtja suutlikkust käitada ronge, taristu kontrollimise sõidukeid, rööbastel liikuvaid masinaid ja muid erisõidukeid, sh vajaduse korral kasutada töövõtjaid, peaks riiklik ohutusasutus lähtuma delegeeritud määruse (EL) nr 2018/762 I lisas, eelkõige punktides 1, 5.1, 5.2 ja 5.5 esitatud asjaomastest nõuetest.

4. ÜKSIKASJALIK HINDAMINE

4.1. Pärast esialgset läbivaatamist peaks riiklik ohutusasutus alustama taotlustoimiku üksikasjalikku hindamist (vt liide, joonis 2), lähtudes ohutusjuhtimise süsteemi nõuetest ning asjakohastest teatatud siseriiklikest eeskirjadest.

4.2. Punktis 4.1 osutatud üksikasjalikul hindamisel kooskõlas direktiivi (EL) 2016/798 artikli 18 lõikega 1 peaks riiklik ohutusasutus kasutama kutsealast otsustusvõimet, täitma oma ülesandeid erapooletult ja proportsionaalselt ning esitama kirjalikud põhjendused.

4.3. Hindamise käigus määratakse kindlaks, kas ohutusjuhtimise süsteemi nõuded ja asjakohased teatatud siseriiklikud eeskirjad on täidetud ja kas on vaja lisateavet. Riiklik ohutusasutus peaks püüdma hindamise käigus muu hulgas ohutusjuhtimise süsteemi menetluse tulemustest leida tõendeid, et teha kindlaks, kas ohutusjuhtimise süsteemi nõuded ja asjakohased teatatud siseriiklikud eeskirjad on täidetud, kasutades vajaduse korral valimi moodustamise meetodeid, et selgitada välja, kas taotleja on asjaomaste raudteevedude suhtes kohaldatavatest eri liiki nõuetest aru saanud ning suudab neid täita nii, et raudtee käitamise ohutus oleks tagatud.

4.4. Kõik 4. tüübi küsimused tuleks lahendada riiklikku ohutusasutust rahuldaval viisil ning vajaduse korral ajakohastatakse enne ohutusloa väljaandmist taotlustoimikut.

4.5. Allesjäänud küsimusi võib käsitleda hilisema järelevalve käigus või leppida taotlejaga taotlustoimiku ajakohastamise ettepaneku alusel kokku asjakohased meetmed, kuid teha võib ka mõlemat. Sel juhul peab küsimus olema ametlikult lahendatud enne ohutusloa väljaandmist.

4.6. Riiklik ohutusasutus peaks andma läbipaistva ülevaate sellest, kuidas ta hindab iga küsimuse raskusastet.

4.7. Punktis 33 osutatud küsimuse kindlakstegemise korral peaks riiklik ohutusasutus olema konkreetne ja aitama taotlejal mõista, kui üksikasjalik peab temalt oodatav vastus olema. Selleks peaks riiklik ohutusasutus tegema järgmist:

a) osutab täpselt ohutusjuhtimise süsteemi asjakohasele nõudele ja teatatud siseriiklikule eeskirjale ning aitab taotlejal asjaomastest küsimustest aru saada;

b) teeb kindlaks asjaomaste määruste ja eeskirjade asjakohased osad;

c) märgib, miks konkreetne ohutusjuhtimise süsteemi nõue või teatatud siseriiklik eeskiri, sh kõik sellega seotud õigusaktid ei vasta hindamiskriteeriumidele;

d) lepib taotlejaga kokku täiendavate kohustuste võtmises ning dokumentide ja muu täiendava teabe esitamises vastavalt ohutusjuhtimise süsteemiga või teatatud siseriikliku eeskirjaga nõutud üksikasjalikkuse tasemele;

e) määrab kindlaks ja lepib taotlejaga kokku nõuete täitmise tähtaja, mis on nõutava teabe hankimise keerukuse seisukohalt põhjendatud ja proportsionaalne.

4.8. Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõike 3 kohaldamisel, kui taotleja viivitab nõutud teabe esitamisega märkimisväärselt, peaks riiklik ohutusasutus otsustama, kas taotleja vastamise aega pikendada või pärast sellekohase teate esitamist taotlus tagasi lükata.

4.9. Ohutusloa väljaandmise otsuse tegemiseks ettenähtud aega võib pikendada vaid seni, kuni taotleja esitab riikliku ohutusasutuse poolt vastu võetud otsuse kohase teabe, ja tingimusel, et taotlejalt on saadud asjakohane nõusolek, järgmistel juhtudel:

a) 1. tüübi küsimused, mis eraldi või koos vaadelduna ei võimalda kogu hindamisega tervikuna või osaliselt edasi minna;

b) 4. tüübi küsimused või mitu 3. tüübi küsimust, mida koos vaadelduna võib käsitada 4. tüübi küsimusena, ja mis takistavad ohutusloa väljaandmist.

4.10. Selleks et taotleja kirjalikke vastuseid saaks pidada rahuldavaks, peaksid need piisaval määral käsitlema kõiki tõstatatud probleeme ja näitama, et kavandatavad toimingud vastavad teatatud siseriiklike eeskirjade asjakohastele kriteeriumidele.

4.11. Kui vastus leitakse olevat mitterahuldav, tuleks täpsemalt selgitada põhjusi ja märkida, missugust lisateavet või tõendusmaterjali peab taotleja esitama, et vastus oleks rahuldav.

4.12. Kui tekivad kahtlused, et taotlus võidakse tagasi lükata või et otsuse tegemiseks kulub rohkem aega, kui hindamiseks on ette nähtud, võib riiklik ohutusasutus kaaluda võimalike eriolukorra meetmete võtmist.

4.13. Kui leitakse, et taotlus vastab kõikidele nõuetele või et lahendamata küsimustele rahuldava vastuse saamine ei ole kuigi tõenäoline, peaks riiklik ohutusasutus viima hindamise lõpule järgmiste toimingute abil:

a) märgib, kas kõik kriteeriumid on täidetud või on veel lahendamata küsimusi;

b) teeb kindlaks kõik allesjäänud küsimused;

c) määrab kindlaks kõik ühtsele ohutusloale lisatavad kasutuspiirangud ja -tingimused;

d) teatavad kõigist delegeeritud määruse (EL) 2018/761 artiklis 5 osutatud järelevalvetoimingute käigus kindlaks tehtud oluliste mittevastavuste suhtes võetud järelmeetmetest;

e) tagab, et ohutuse hindamine on tehtud nõuetekohaselt;

f) koostab hindamise tulemuse, sealhulgas kokkuvõtlikud järeldused ja vajaduse korral arvamuse ühtse ohutustunnistuse väljaandmise kohta.

4.14. Riiklik ohutusasutus peaks registreerima ja põhjendama kirjalikult kõiki järeldusi ja arvamusi, et hõlbustada nii hindamis- kui ka otsustusmenetlust ning olema abiks ohutusloa väljaandmist või taotluse tagasilükkamist käsitleva otsuse edasikaebamisel.

5. OTSUSTE TEGEMINE

5.1. Lõpuleviidud hindamise järelduste alusel tuleks teha otsus ohutusloa väljaandmise või taotluse tagasilükkamise kohta. Ohutusloa võib välja anda ka juhul, kui tehakse kindlaks mõned allesjäänud küsimused. Ohutusluba ei anta välja, kui hindamise käigus leitakse mõni 4. tüübi küsimus, mida ei ole hindamise käigus lahendatud.

5.2. Riiklik ohutusasutus võib otsustada piirata ohutusloa kohaldamisala kasutuspiirangute ja -tingimustega, kui need on seotud 4. tüübi küsimustega, mis takistavad ohutusloa väljaandmist. Ohutusluba tuleks taotleja nõudmise korral uuendada pärast seda, kui kõik allesjäänud küsimused taotlustoimikus on kõrvaldatud.

5.3. Taotlejale tuleks teatada riikliku ohutusasutuse otsusest, sh hindamise tulemustest, ja antakse välja asjakohane ohutusluba.

5.4. Juhul kui taotlus lükatakse tagasi või kui ohutusluba sisaldab muid kui taotluses kindlaksmääratud kasutuspiiranguid või -tingimusi, peaks riiklik ohutusasutus teatama sellest taotlejale, põhjendama oma otsust ning tutvustama otsuse läbivaatamise või edasikaebamise algatamiseks vajalikke menetlusi.

6. HINDAMISE LÕPETAMINE

6.1. Riiklik ohutusasutus peaks haldustoimingute lõpetamiseks tagama, et kõik dokumendid ja aruanded oleksid läbi vaadatud, korrastatud ja arhiveeritud. Selleks et oma tööd järjepidevalt parandada, peaks riiklik ohutusasutus välja selgitama varasema teabe ja kogemused, mida kasutada tulevastel hindamistel.

7. KONKREETSED SÄTTED OHUTUSLOA PIKENDAMISEKS

7.1. Taotleja taotluse korral võib ohutusluba pikendada enne selle kehtivuse lõppemist, et tagada loa järjepidevus.

7.2. Taotluse pikendamise korral peaks riiklik ohutusasutus kontrollima eelmises taotluses esitatud tõendusmaterjalis tehtud muudatuste üksikasju ning tutvuma delegeeritud määruse (EL) 2018/761 artiklis 5 osutatud varasema järelevalvetegevuse tulemustega, et seada esikohale või võtta eesmärgiks asjakohased ohutusjuhtimise süsteemi nõuded ja teatatud siseriiklikud eeskirjad, mille alusel hinnata pikendamistaotlust.

7.3. Riiklik ohutusasutus peaks võtma kordushindamise suhtes asjakohase seisukoha, mis põhineb kavandatavate muudatuste ulatusel.

8. KONKREETSED SÄTTED OHUTUSLOA UUENDAMISEKS

8.1. Vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 12 lõikele 2 vaadatakse ohutusluba läbi iga kord, kui taristut, signaalimist, taristus kasutatavat energiavarustust või sellise taristu, signaalimise või energiavarustuse käitus- ja hoolduspõhimõtteid oluliselt muudetakse.

8.2. Kui ohutusluba omav taristuettevõtja soovib teha punktis 8.1 osutatud muudatusi, teatab ta sellest viivitamata riiklikule ohutusasutusele.

8.3. Pärast seda, kui asjaomane taristuettevõtja on esitanud punktis 8.2 osutatud teate, teeb riiklik ohutusasutus järgmist:

a) kontrollib, kas kõiki võimalike taotlustega seotud muudatusi on selgelt kirjeldatud ja kas võimalikke ohutusriske on hinnatud;

b) arutab taristuettevõtjaga, kas ohutusluba on vaja uuendada või mitte.

8.4. Riiklik ohutusasutus võib esitada taotlejale täiendavaid järelepärimisi. Kui riiklik ohutusasutus leiab, et kavandatav muudatus on väheoluline, saadab ta taotlejale kirjaliku teate, et uuendamine ei ole vajalik, ning lisab otsuse koopia registreeritud toimikule.

8.5. Uuendamistaotluse korral peaks riiklik ohutusasutus tegema järgmist:

a) kontrollima tõendusmaterjali, mis on erinev võrreldes eelmise taotlusega, mille alusel anti välja praegune ohutusluba;

b) tutvuma delegeeritud määruse (EL) 2018/761 artiklis 5 osutatud varasema järelvalvetegevuse tulemustega, pidades eelkõige silmas küsimusi, mis on seotud taotleja suutlikkusega tõhusalt rakendada muutuste juhtimise menetlust ja teha selle üle järelevalvet;

c) seadma uuendamistaotluse hindamisel esikohale või võtma eesmärgiks asjakohased ohutusjuhtimise süsteemi nõuded ja teatatud siseriiklikud eeskirjad.

8.6. Riiklik ohutusasutus peaks võtma kordushindamise suhtes asjakohase seisukoha, mis põhineb kavandatavate muudatuste ulatusel.

8.7. Riiklikule ohutusasutusele ohutusloa uuendamiseks esitatud taotlus ei tohiks hõlmata selle kehtivusaja pikendamist.

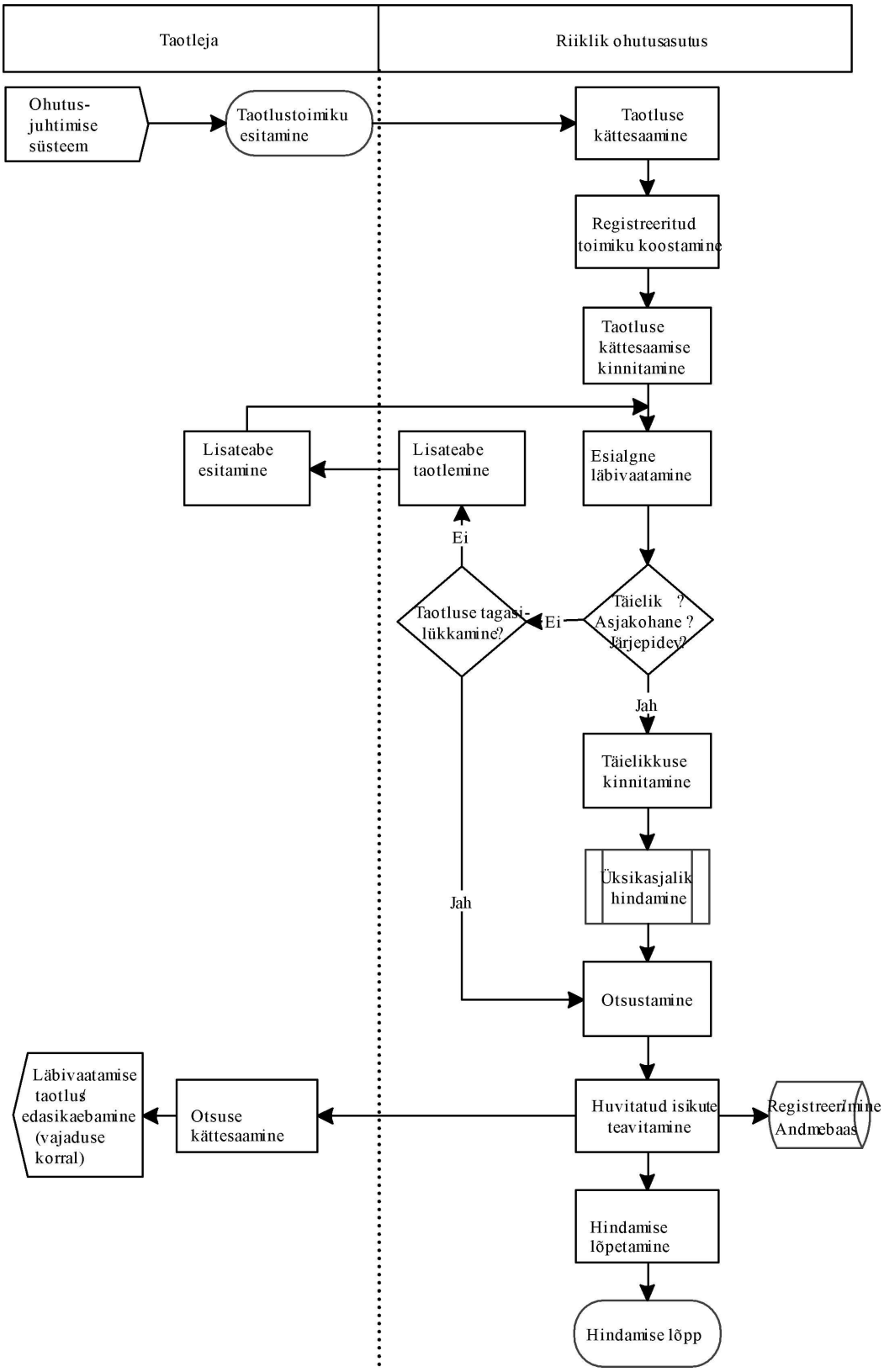
8.8. Riiklik ohutusasutus peaks taotleja nõudmise korral otsustama, kas ohutusluba on vaja uuendada juhul, kui ohutusloa väljaandmise aluseks olnud tingimused muutuvad, ilma et see mõjutaks taristut, signaalimist, taristus kasutatavat energiavarustust või sellise taristu, signaalimise või energiavarustuse käitus- ja hoolduspõhimõtteid.

Liide

OHUTUSE HINDAMINE

Joonis 1

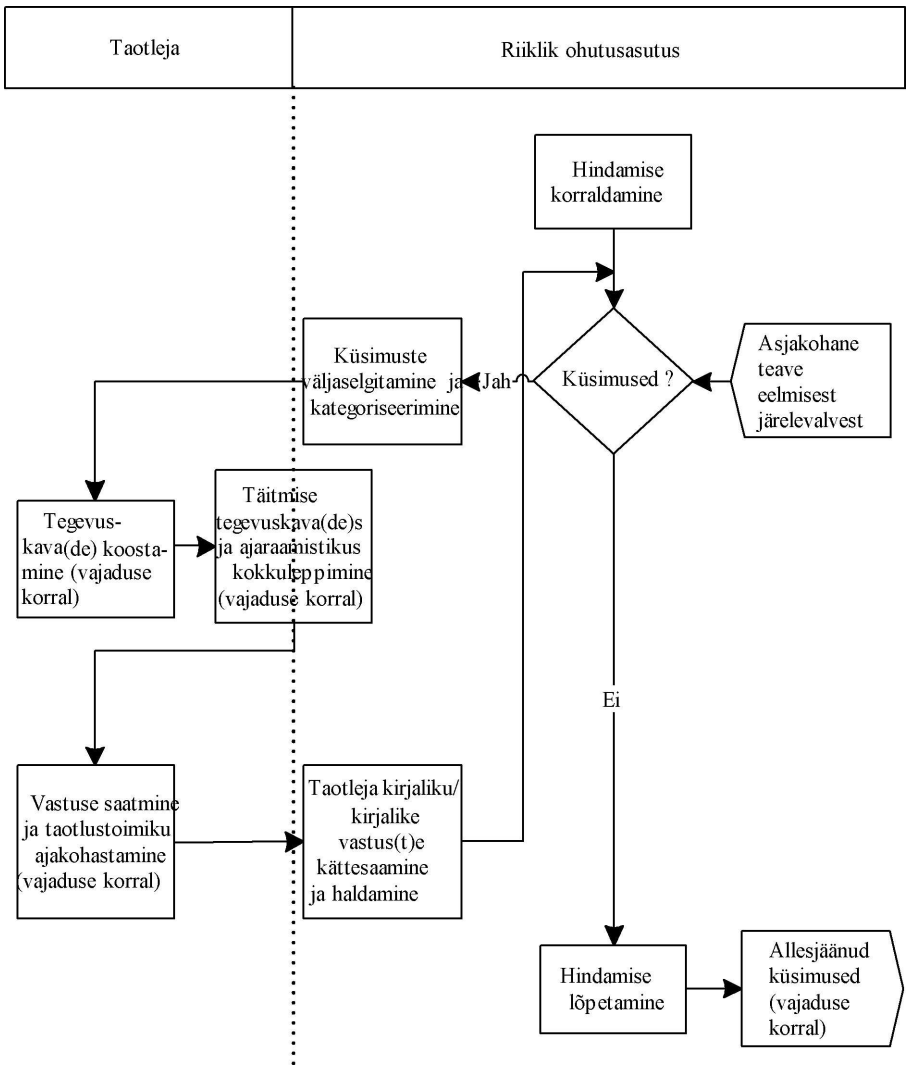
Ohutuse hindamine



ÜKSIKASJALIK HINDAMINE

Joonis 2

Üksikasjalik hindamine



III LISA

Ohutusloa sisu

1. **Ohutusloa identifitseerimisnumber**

2. **Taristuettevõtja andmed**

2.1. Ärinimi

2.2. Riiklik registrikood

2.3. Käibemaksukohustuslasena registreerimise number

3. **Riikliku ohutusasutuse andmed**

3.1. Organisatsioon

3.2. Liikmesriik

4. **Ohutusloa andmed**

4.1. Uus

4.2. Pikendamine

4.3. Uuendamine

4.4. Eelmise loa identifitseerimisnumber (üksnes pikendamise või uuendamise korral)

4.5. Kehtivuse algus- ja lõppkuupäevad

4.6. Taristu andmed

5. **Kohaldatavad riiklikud õigusaktid**

6. **Kasutuspiirangud ja -tingimused**

7. **Lisateave**

8. **Väljaandmise kuupäev ja volitatud allakirjutaja / asutuse pitser**

Liide

Ohutusloa puhul soovitatakse kasutada järgmist standardvormi.

OHUTUSLUBA

Ohutusluba, mis kinnitab ohutusjuhtimise süsteemi heakskiitmist Euroopa Liidus kooskõlas direktiiviga (EL) 2016/798 ja kohaldatavate riiklike õigusaktidega

IDENTIFITSEERIMISNUMBER: _____

1. **VOLITATUD TARISTUETTEVÕTJA**

Ärinimi:	
Taristuettevõtja nimi:	Akronüüm:
Riiklik registrikood:	Käibemaksukohustuslasena registreerimise number:

2. **LOA VÄLJAANDJA**

Väljaandja:
Liikmesriik:

3. **OHUTUSLOA ANDMED**

See on — uus luba ☐ — pikendatud luba ☐ — uuendatud luba ☐	Eelmise loa ELi tunnusnumber: _____
Kehtib alates:	kuni:
Taristu andmed:	

4. **KOHALDATAVAD RIIKLIKUD ÕIGUSAKTID**

5. **KASUTUSPIIRANGUD JA -TINGIMUSED**

6. **LISATEAVE**

Väljaandmise kuupäev

Allkiri _____

Asutusesisene viitenumber

Asutuse tempel

ISSN 1977-0650 (elektrooniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)

Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET