

32004L0050

30.4.2004

EUROOPA LIIDU TEATAJA

L 164/114

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2004/50/EÜ,

29. aprill 2004,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikleid 71 ja 156,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽³⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras ⁽⁴⁾ vastavalt lepituskomisjonis 23. märtsil 2004 heaks kiidetud ühistekstidele,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt asutamislepingu artiklitele 154 ja 155 peab ühendus kaasa aitama üleeuroopaliste võrkude rajamisele ja arendamisele transpordi valdkonnas. Kõnealuste eesmärkide saavutamiseks peab komisjon võtma kõik koostalitlusvõime tagamiseks vajalikud meetmeid, eelkõige tehnilise standardimise valdkonnas.

(2) Esialgse meetmena raudtee valdkonnas võeti vastu direktiiv 96/48/EÜ. ⁽⁵⁾ Kõnealuse direktiivi eesmärkide saavutamiseks koostas kõnealuse direktiivi raames ühiseks esindusorganiks määratud Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon (AEIF) tehnilised koostalitlusnõuded, mis võeti komisjoni poolt vastu 30. mail 2002.

(3) 10. septembril 1999 võttis komisjon vastu aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule, mis sisaldas esialgset hinnangut üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime alaste meetmete rakendamisele. Euroopa Parlament kutsus oma 17. mai 2000. aasta resolutsioonis ⁽⁶⁾ komisjoni esitama direktiivi 96/48/EÜ muutmise ettepanekuid direktiivi 2001/16/EÜ ⁽⁷⁾ korral kasutatud mudeli alusel.

(4) Direktiiviga 2001/16/EÜ kehtestati sarnaselt direktiivile 96/48/EÜ ühenduse menetlused tehniliste koostalitlusnõuete ettevalmistamiseks ja vastuvõtmiseks ning ühiseeskirjad tehnilistele koostalitlusnõuetele vastavuse hindamiseks. Tehniliste koostalitlusnõuete esimese rühma arendamise mandaadi sai AEIF, kes on määratud ka ühiseks esindusorganiks.

(5) Kiirraudtee kohaste tehniliste koostalitlusnõuete arendamisel, direktiivi 96/48/EÜ kohaldamisel konkreetsetele projektidele ning kõnealuse direktiivi alusel asutatud komitee töös on saadud palju õpitud, mille tulemusel on komisjon teinud ettepaneku muuta kahte direktiivi raudtee koostalitlusvõime kohta.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 881/2004 Euroopa Raudtee Ameti asutamise kohta (ameti määrus) ⁽⁸⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv) ⁽⁹⁾ vastuvõtmisega kaasneb vajadus muuta direktiivide 96/48/EÜ and 2001/16/EÜ teatavaid sätteid. Pärast Euroopa Raudtee Ameti asutamist annab sellele uute tehniliste koostalitlusnõuete koostamise või olemasolevate läbivaatamise ülesande komisjon.

⁽¹⁾ EÜT C 126E, 28.5.2002, lk 312.

⁽²⁾ EÜT C 61, 14.3.2003, lk 131.

⁽³⁾ ELT C 66, 19.3.2003, lk 5.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 14. jaanuari 2003. aasta arvamus (ELT C 38 E, 12.2.2004, lk 119), nõukogu 26. juuni 2003. aasta ühine seisukoht (ELT C 270 E, 11.11.2003, lk 7) ja Euroopa Parlamendi 23. oktoobri 2003. aasta otsus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 22. aprilli 2004. aasta seadusandlik resolutsioon ja nõukogu 26. aprilli 2004. aasta otsus.

⁽⁵⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (EÜT L 284, 31.10.2003, lk 1).

⁽⁶⁾ ELT C 59, 23.2.2001, lk 121.

⁽⁷⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

⁽⁸⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 3.

⁽⁹⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 16.

- (7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, ⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta ⁽³⁾ jõustumine mõjutab koostalitlusvõime rakendamist. Nagu ka muude transpordiliikide korral, peavad juurdepääsu laiendamisega kaasneva vajalikud ühtlustamismeetmed. Seepärast on vajalik rakendada koostalitlusvõimet kogu võrgus, laiendades järkjärguliselt direktiivi 2001/16/EÜ geograafilist kohaldusala. Samuti on vajalik laiendada direktiivi 2001/16/EÜ seaduslikku alust asutamislepingu artiklile 71, millel põhineb direktiiv 2001/12/EÜ.
- (8) Käesolev direktiiv kuulutatakse välja Euroopa transpordipoliitika valges raamatus, ning see on osa komisjoni strateegiast raudteetranspordi taaselustamiseks ja sellest tulevvalt transpordiliikide vahelise tasakaalu muutmiseks, lõppeesmärgiga vähendada liiklusummikuid Euroopa teedel.
- (9) Direktiivi 96/48/EÜ raames arendatud tehnilise koostalitlusnõuded ei käsitle otseselt infrastruktuuri ja veeremi uuendamist või asendamist ennetava hoolduse kontekstis. Seda käsitletakse siiski direktiivis 2001/16/EÜ tavaraudteevõrgustiku kohta, ning kõnealused kaks direktiivi tuleks selles osas ühtlustada.
- (10) Kiirraudtee kohaste tehniliste koostalitlusnõuete arendamine on näidanud vajadust selgitada seost direktiivi 96/48/EÜ oluliste nõuete ja tehniliste koostalitlusnõuete ning Euroopa standardite ja muude normatiivdokumentide vahel. Kõnealuse direktiivi eesmärkide saavutamiseks kohustuslikuks muudetavaid standardeid või standardite osi tuleks selgelt eristada "ühtlustatud" standarditest, mis on koostatud tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi vaimus.
- (11) Üldjuhul koostatakse Euroopa tehnilised kirjeldused tehnilise ühtlustamise ja standardimise uue lähenemisviisi vaimus. Need võimaldavad eeldada vastavust direktiivi 96/48/EÜ teatavatele olulistele nõuetele, eriti koostalitlusvõime komponentide ja liideste korral. Kõnealused Euroopa tehnilised kirjeldused või nende kohaldatavad osad ei ole kohustuslikud ning nendele ei tohi tehnilistes koostalitlusnõuetes otseselt viidata. Viited kõnealustele Euroopa tehnilistele kirjeldustele avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas, ning liikmesriigid avaldavad viited Euroopa standardite ülevõtmiseks vastu võetud siseriiklikele standarditele.
- (12) Teatavatel juhtudel, kui see on hädavajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, võib tehnilistes koostalitlusnõuetes viidata otseselt Euroopa standarditele või tehnilistele kirjeldustele. Sellisel otsese viite tagajärjedest tuleb selgelt aru saada, eelkõige sellest, et viidatud Euroopa standardid või tehnilised kirjeldused muutuvad tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamise algusest kohustuslikuks.
- (13) Tehnilistes koostalitlusnõuetes määratakse kõik tingimused, millele koostalitlusvõime komponent peab vastama, ning vastavuse hindamise menetlus. Lisaks sellele on vajalik täpsustada, et kõikidele komponentidele tuleb teostada tehnilistes koostalitlusnõuetes viidatud vastavus- ja kasutussobivuse hindamine, ning need peavad saama sellekohase sertifikaadi.
- (14) Ohutuse tagamiseks on vaja nõuda liikmesriikidelt identifitseerimiskoodi omistamist igale kasutusele võetud sõidukile. Seejärel tuleks sõiduk registreerida riiklikus raudteeveeremi registris. Kõnealused registrid peavad olema avatud konsultatsioonideks kõikidele liikmesriikidele ja teatavatele ühenduse ettevõtjatele. Kõnealustes registrites tuleb kasutada ühtset andmete esitusviisi. Registrid peaksid seega olema reguleeritud ühiste tegevus- ja tehniliste kirjeldustega.
- (15) Tuleb määratleda menetlus oluliste nõuete kohaldamiseks alamsüsteemile, mis ei ole veel reguleeritud vastavate tehniliste koostalitlusnõuete üksikasjalike kirjeldustega. Kõnealusel juhul peaksid vastavuse hindamise ja tõendamise eest vastutavateks asutusteks olema direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artiklile 20 vastavad teavitatud asutused.
- (16) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise kord. ⁽⁴⁾
- (17) Direktiivi 96/48/EÜ I lisa esitatud veeremi mõistet tuleks täpsustada. Kõnealune direktiiv peaks käsitlema ka veeremit, mis valmistatud kasutamiseks ainult kiirraudteeks ümberehitatud rööbasteedel kiirusejärgus 200 km/h.
- (18) Käesoleva direktiivi kohaldamisel tuleks võimalikult palju alal hoida direktiivide 96/48/EÜ and 2001/16/EÜ raames alustatud tööd ning nimetatud direktiivide kohaldamist liikmesriikide poolt edasijõudnud arengujärgus projektide raames käesoleva direktiivi jõustumisel.

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽³⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30).

⁽⁴⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (19) Kuna liikmesriigid ei saa kavandavate meetmete eesmärgi, nimelt üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõimet, piisavalt hästi saavutada ning seda saaks asutamislepingus tunnustatud üleeuroopalise olemuse tõttu paremini saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (20) Komisjon võttis kiirraudteevõrgule kohaldatavad infrastruktuuri, veeremit, energiat, juhtimist, kontrolli ja signaalimist, kasutamist ja hooldamist käsitlevad tehnilised koostalitlusnõuded vastu 30. mail 2002. Artikli 1 ja 2 lõikes 5 viidatud tehniliste koostalitlusnõuete projekt on seotud kõnealuste tehniliste koostalitlusnõuete läbivaatamisega või uute tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmisega.
- (21) Kuna üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku praegust koostalitlusvõime ulatust käsitlevate tehniliste eeskirjade taustsüsteemi projekt on vastavalt direktiivi 2001/16/EÜ artiklile 25 koostamisel, on vaja kõnealuseid tehnilisi eeskirju kõnealuse direktiivi kohaldusala ulatust silmas pidades uuendada, arvestades esimese rühma tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmist 2004. aastal.
- (22) Direktiivi 2001/16/EÜ kohaldusala kohastest eranditest olenemata tuleks ergutada nimetatud direktiivi asjakohaste sätete vabatahtlikku kasutamist liikmesriikide poolt riiklikul tasandil, et suurendada kulutasuvust ja mastaabisäästu tootmissektoris.
- (23) Seepärast on vaja muuta direktiive 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 96/48/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 1

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on kehtestada vajalikud tingimused, et saavutada I lisas kirjeldatud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime ühenduse piirides.

Kõnealused tingimused käsitlevad käesoleva võrgustiku seliste osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu,

ümberehitamist, uuendamist, kasutamist ja hooldust, mis on kasutusele võetud pärast 30. aprilli 2004, samuti võrgustiku kasutava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.

2. Püüdlused kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peavad viima tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme määramiseni, ning tegema võimalikuks:

- rahvusvahelise raudteetranspordi hõlbustamise, täiustamise ja arendamise ühenduse territooriumil ja kolmandate riikidega;
- aidata kaasa üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku ehitamiseks, kasutamiseks, uuendamiseks ja ümberehitamiseks vajalike seadmete ja teenuste siseturu järkjärgulisele tekkimisele;
- aidata kaasa üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõimele.”

2. Artiklile 2 lisatakse järgmised punktid:

- “põhiparameeter” on mis tahes regulatiivne, tehniline või kasutustingimus, mis on koostalitlusvõime suhtes oluline ja mille üle tuleb otsustada vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale enne tehniliste koostalitlusnõuete täieliku projekti edasiarendamist;
- “erijuhtum” on üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku mis tahes osa, mille suhtes tuleb topograafiliste, geograafiliste, linnakeskkonnast tulenevate või olemasoleva võrgustiku ühilduvust mõjutavate piirangute tõttu kohaldada ajutisi või püsivaid tehniliste koostalitlusnõuete erisätteid. Eelkõige võib erijuhtum hõlmata ülejäänud ühendusest eraldatud raudteeliine ja võrgustikke, kabariitväravat, rööpmevahet või rööpmete vahelist kaugust;
- “ümberehitamine” on alamsüsteemi või selle osa põhjalik muutmine, mis suurendab alamsüsteemi kogujõudlust;
- “hooldusega seotud asendamine” on ennetava või plaanivälise hoolduse käigus osade asendamine samaväärse funktsiooni ja omadustega osadega;
- “uuendamine” on alamsüsteemi või selle osa põhjalik asendamine, mis ei muuda alamsüsteemi kogujõudlust;
- “olemasolev raudteevõrgustik” on raudtee infrastruktuuridest struktuur, mis koosneb olemasoleva raudteesüsteemi liinidest ja maarajatistest koos selles infrastruktuuris kasutatava mis tahes kategooriate ja päritoluga veeremiga;

- p) "kasutusele võtmine" tähendab kõiki toiminguid alamsüsteemi viimiseks ettenähtud kasutusolukorda."
3. Artikli 2 punkt h jäetakse välja.
4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:
- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
- "1. Igat alamsüsteemi käsitletakse eraldi tehniliste koostalitlusnõuetega. Vajaduse korral võib alamsüsteemi käsitleda mitmete tehniliste koostalitlusnõuetega ning ühed koostalitlusnõuded võivad käsitleda mitut alamsüsteemi. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja/või läbivaatamise otsuse ning selle tehnilise ja geograafilise ulatuse valiku tegemiseks on nõutav artikli 6 lõikele 1 vastav mandaat."
- b) lõige 3 asendatakse järgmisega:
- "3. Artiklis 1 viidatud eesmärkide saavutamiseks vajalikus ulatuses peavad kõik tehnilised koostalitlusnõuded:
- a) näitama selle ettenähtud reguleerimisala (I lisas viidatud võrgustiku või veeremi osa, II lisas viidatud alamsüsteem või selle osa);
- b) määratlema põhilised nõuded igale asjaomasele alamsüsteemile ja selle liidestele muude alamsüsteemidega;
- c) kehtestama talitluslikud ja tehnilised kirjeldused alamsüsteemile ja selle liidestele muude alamsüsteemidega. Vajaduse korral võivad kõnealused tehnilised kirjeldused alamsüsteemist olenevalt erineda, näiteks vastavalt I lisas esitatud liinide ja/või veeremite kategooriatele;
- d) määratlema reguleeritavad koostalitlusvõime komponendid ja liidused, mis peavad vastama Euroopa tehnilistele kirjeldustele, kaasa arvatud Euroopa standardid, mis on vajalikud üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime saavutamiseks;
- e) sätestama iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitlusvõime komponentide vastavus- või kasutussobivuse hindamisel, samuti alamsüsteemide EÜ vastavustõendamisel.
- Kõnealused menetlused põhinevad otsuses 93/465/EMÜ määratletud moodulitel.
- f) määratlema tehniliste koostalitlusnõuete rakendamise strateegia. Eelkõige on vaja määrata etapid, mis tuleb läbida järkjärguliseks üleminekuks käesolevast olukorrast vastavuse saavutamiseni tehniliste koostalitlusnõuetega.
- g) määratlema asjaomaste töötajate ametialased kvalifikatsioonid ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimused alamsüsteemi kasutamiseks ja hooldamiseks vajalikel töödel, samuti tehniliste koostalitlusnõuete rakendamisel."
- c) lisatakse järgmine lõige:
- "6. Kui see on hädavajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, võib tehnilistes koostalitlusnõuetes viidata otseselt Euroopa standarditele või tehnilistele kirjeldustele. Sellisel juhul tuleks kõnealuseid Euroopa standardeid või tehnilisi kirjeldusi (või nende asjakohaseid osi) käsitleda asjaomaste tehniliste koostalitlusnõuete lisadena ning need muutuvad tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamisel kohustuslikuks. Euroopa standardite ja tehniliste kirjelduste puudumisel või nende koostamise ajal võib viidata muudele selgelt identifitseeritud normatiivdokumentidele, mis peaksid kõnealusel juhul olema lihtsalt kättesaadavad ja üldkasutatavad."
5. Artikkel 6 asendatakse järgmisega:
- "Artikkel 6
1. Tehniliste koostalitlusnõuete projekt ja nende järgnevad muudatused koostatakse komisjoni mandaadi alusel vastavalt artikli 21 lõikes 2 osutatud korrale. Tehnilised koostalitlusnõuded ja nende muudatused koostatakse ameti vastutusel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 2004/881/EÜ Euroopa Raudteede Ameti asutamise kohta (ameti määrus) (*) artiklitele 3 ja 12 ning koostöös nendes artiklites nimetatud töörühmadega.
- Tehnilised koostalitlusnõuded võetakse vastu ja vaadatakse läbi vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale. Komisjon avaldab tehnilised koostalitlusnõuded *Euroopa Liidu Teatajas*.

2. Amet vastutab tehniliste koostalitlusnõuete ettevalmistamise, läbivaatamise ja uuendamise eest ning ettepanekute tegemise eest artiklis 21 viidatud komiteele tehnoloogia arengu või sotsiaalse nõudluse arvestamiseks.

3. Iga tehniliste koostalitlusnõuete projekt koostatakse kahes etapis.

Kõigepealt selgitab amet välja tehniliste koostalitlusnõuete põhiparameetrid ja nende liidesed muude alamsüsteemidega, ning kõik vajalikud erijuhtumid. Nimetatud parameetrite ja liideste kohta tuleks esitada kõige elujõulisemad alternatiivsed lahendused koos tehniliste ja majanduslike põhjendustega. Otsus tehakse vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale, vajaduse korral viidatakse erijuhtudele.

Seejärel koostab amet kõnealuste põhiparameetrite alusel tehniliste koostalitlusnõuete projekti. Asjakohasuse korral arvestab amet tehnika arengut, tehtud tööd standardimise valdkonnas, olemasolevaid töörühmi ning tunnustatud teadustöid. Tehnilistele koostalitlusnõuetele projektile lisatakse nende rakendamise tulenevate kulude ja tulude üldhinnang, milles näidatakse tõenäolist mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele.

4. Kõikide tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel (kaasa arvatud põhiparameetrid) arvestatakse kõikide käsitletavate tehniliste lahenduste hinnangulisi kulusid ja tulusid koos nendevaheliste liidestega, et kehtestada ja rakendada kõige elujõulisemad lahendused. Liikmesriigid osalevad hindamisel esitades vajalikud andmed.

5. Artiklis 21 viidatud komiteed tuleb regulaarselt teavitada tehniliste koostalitlusnõuete ettevalmistustööst. Kõnealuse töö ajal võib komitee formuleerida tehnilise koostalitlusnõuete koostamise ja kulude-tulede analüüsi kohaseid juhi-seid või soovitusi. Komitee võib liikmesriigi taotluse korral nõuda alternatiivsete lahenduste uurimist ja nende kohase kulude ja tulude hinnangu esitamist tehniliste koostalitlusnõuete projektile lisatavas aruandes.

6. Tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmisel kehtestatakse nende jõustumise kuupäev vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale. Kui tehnilise ühilduvusega seotud põhjustel tuleb üheaegselt võtta kasutusele erinevad alamsüsteemid, on vastavate koostalitlusnõuete jõustumise kuupäevad samad.

7. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse kasutajate arvamusega omanduste osas, mis mõjutavad otseselt alamsüsteemide kasutamise tingimusi. Sel eesmärgil konsulteerib amet tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja läbivaatamise ajal kasutajaid

esindavate ühenduste ja asutustega. Tehniliste koostalitlusnõuete projektile lisatakse kõnealuste konsultatsioonide tulemuste aruanne.

Konsulteeritavate ühenduste ja asutuste nimekirja koostab artiklis 21 viidatud komitee enne mandaadi vastuvõtmist tehniliste koostalitlusnõuete läbivaatamiseks, ning seda võib liikmesriigi või komisjoni taotlusel uuesti läbi vaadata ja uuendada.

8. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse sotsiaalpartnerite arvamusega artikli 5 lõike 3 punktis g viidatud tingimuste osas.

Sel eesmärgil konsulteeritakse sotsiaalpartneritega enne tehniliste koostalitlusnõuete projekti esitamist vastuvõtmiseks või läbivaatamiseks artiklis 21 viidatud komiteele.

Sotsiaalpartneritega konsulteeritakse komisjoni otsusega 98/500/EÜ (***) asutatud valdkonna dialoogikomitee kontekstis. Sotsiaalpartnerid võivad oma arvamuse esitada kolme kuu jooksul.

(*) EÜT L 164, 30.4.2004, lk 1.

(**) EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27.”

6. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 7

Liikmesriik ei pea kohaldama tehnilisi koostalitlusnõudeid, sealhulgas veeremit käsitlevaid nõudeid, järgmistel juhtudel ja asjaolude korral.

a) uue raudteeliini, olemasoleva liini ümberehitamise või mis tahes artikli 1 lõikes 1 viidatud elemendi korral, mis on käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga;

b) olemasoleva raudteeliini uuendamise või ümberehitamise projekti korral, kui käesolevatele tehnilistele koostalitlusnõuetele vastav kabariitvärav, rööpmevahe, rööbasteede vaheline kaugus või pinge ei sobi kokku olemasolevate liinidega;

c) uue raudteeliini või olemasoleva liini uuendamise või ümberehitamise korral asjaomase liikmesriigi territooriumil, mille raudteevõrgustik ei ole ühenduses ülejäänud ühenduse raudteevõrgustikuga või on sellest merega eraldatud;

- d) olemasoleva liini uuendamise, laiendamise või ümberehitamise korral, kui tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamine ohustab projekti majanduslikku elujõulisust ja/või raudteevõrgustiku ühilduvust liikmesriikides;
- e) kui õnnetuse või loodusõnnetuse järel ei ole võrgustiku kiire taastamise tingimustel majanduslikel või tehnilistel põhjustel võimalik asjaomaseid tehnilisi koostalitlusnõudeid osaliselt või täielikult kohaldada.

Kõikidel juhtudel teatab asjaomane liikmesriik oma kavandatavast erandist komisjonile ja edastab komisjonile dokumentatsiooni, mis sätestab tehnilised koostalitlusnõuded või nende osad, mida liikmesriik ei soovi kohaldada, samuti vastavad tehnilised kirjeldused, mida ta soovib kohaldada. Komisjon analüüsib liikmesriigi kavandatavaid meetmeid. Punktidele b ja d vastavatel juhtudel teeb komisjon otsuse vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale. Vajadusel koostatakse soovitus kohaldatavate tehniliste kirjelduste kohta. Sellest olenemata ei hõlma komisjoni otsus punktile b vastava juhtumi korral kabariitväravat ja rööpmevahet.”

7. Artiklile 9 lisatakse järgmine lõik:

“Eelkõige ei või liikmesriigid nõuda kontrollimist, mis on EÜ vastavus- või kasutussovivuse deklaratsiooni menetluse käigus juba teostatud.”

8. Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Kõikide koostalitlusvõime komponentidele tuleb teostada asjakohastes tehnilistes koostalitlusnõuetes viidatud vastavus- ja kasutussovivuse hindamine, ning nendega peab olema kaasas sellekohane sertifikaat.”

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

“3. Liikmesriigid käsitlevad koostalitlusvõime komponenti oluliste nõuetega vastavuses olevat, kui see vastab asjaomaste tehniliste koostalitlusnõuetega sätestatud tingimustele, või nimetatud tingimustele vastavatena koostatud Euroopa tehniliste kirjeldustele.”

c) lõiked 4 ja 5 jäetakse välja.

9. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 11

Kui liikmesriigile või komisjonile näib, et käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks otseselt või kaudselt kasutatud Euroopa tehnilised kirjeldused ei vasta olulistele nõuetele, siis võidakse otsustada asjaomased kirjeldused osaliselt või täielikult kõrvaldada neid sisaldavatest trükistest või muuta neid vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale pärast konsulteerimist komiteega, mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998 aasta direktiivi 98/34/EÜ alusel, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord. (*)

(*) EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37. Direktiivi on muudetud direktiiviga 98/48/EÜ (EÜT L 217, 5.8.1998, lk 18).”

10. Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 14

1. Iga liikmesriik lubab võtta kasutusele selliseid üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku struktuurilisi alamsüsteeme, mis asuvad või mida kasutatakse selle riigi territooriumil.

Sel eesmärgil võtavad liikmesriigid kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste alamsüsteemide kasutusele võtmine üksnes siis, kui need on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud viisil, mis ei ohusta nende vastavust olulistele nõuetele alamsüsteemide integreerimisel üleeuroopalisse kiirraudteevõrgustikku.

Eelkõige kontrollib iga liikmesriik alamsüsteemide ühilduvust võrgustikuga, millesse need integreeritakse.

2. Iga liikmesriik kontrollib alamsüsteeme nende kasutusele võtmisel ja seejärel regulaarselt, et neid kasutatakse ja hooldatakse kooskõlas neid käsitlevate oluliste nõuetega. Sel eesmärgil kasutatakse vastavates ehitust ja talitlust käsitlevates tehnilistes koostalitlusnõuetes sätestatud hindamise ja tõendamise menetlusi.

3. Uuendamise või ümberehitamise korral saadab raudtee infrastruktuuri haldaja või raudtee ettevõtte asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni. Liikmesriik vaatab selle läbi ning otsustab kohaldatavates tehnilistes koostalitlusnõuetes osutatud rakendusstrateegiat arvesse võttes, kas tööde ulatus nõuab uut volitust käesoleva direktiivi tähenduses.

Volitus on nõutav alati, kui kavandatavad tööd võivad oluliselt mõjutada asjaomase alamsüsteemi ohutustaset.

4. Kui liikmesriik annab loa veeremi kasutuselevõtuks, vastutab ta tähtnumbrilise identifitseerimiskoodi omistamise eest igale sõidukile. Kõnealune kood tuleb märkida igale sõidukile ning registreerida riiklikus raudteeveeremi registris, mis vastab järgmistele kriteeriumidele:

a) register vastab lõikes 5 määratletud ühiste kirjeldustele;

b) registrit haldab ja uuendab kõikidest raudtee ettevõtetest sõltumatu asutus;

c) registrile on juurdepääs Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudtee ohutuse direktiiv) (*) artiklites 16 ja 21 määratud ohutusega tegelevatel ametiasutustel ja uurimisorganitel, ning sellele tuleks õigus-pärase taotluse alusel anda juurdepääs Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (**) artiklis 30 määratud regulatiivorganitele, ning raudtee ettevõtetele ja infrastruktuuri haldajatele.

Veeremi esmakordsel kasutuselevõtmisel kolmandas riigis, võib liikmesriik aktsepteerida muu koodisüsteemi alusel selgelt identifitseeritud sõidukeid. Kui liikmesriik on lubanud võtta kõnealuseid sõidukeid kasutusele oma territooriumil, peab olema registrist võimalik saada vastavaid lõike 5 punktides c, d ja e sätestatud andmeid.

5. Registri ühised tehnilised kirjeldused võetakse ameti poolt ettevalmistatud projekti alusel vastu artikli 21 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt. Tehniliste kirjelduste projektis määratakse kindlaks: registreeritavad andmed, andmete esitusviis, talitluslik ja tehniline arhitektuur, kasutusviis ning andmesistuse ja juurdepääsu eeskirjad. Register sisaldab vähemalt järgmisi andmeid:

a) viited EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile ja väljandnud asutusele;

b) viited artiklis 22a nimetatud veeremiregistrile;

c) sõiduki omaniku või rendilevõtja identifitseerimisandmed;

d) piirangud sõiduki kasutamisele;

e) sõiduki hoolduskavaga seotud ohutuse suhtes kriitilised andmed.

(*) EÜT L 164, 30.4.2004, lk 44.

(**) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30)."

11. Artiklile 15 lisatakse järgmine lõik:

"Eelkõige ei või liikmesriigid nõuda kontrollimist, mis on EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni menetluse käigus juba teostatud."

12. Artikli 16 lõige 3 asendatakse järgmisega:

"3. Tehniliste koostalitlusnõuete puudumise korral, kaasa arvatud artikli 7 kohaselt teavitatud erandid, saadavad liikmesriigid teistele liikmesriikidele ja komisjonile iga alamsüsteemi kohta oluliste nõuete rakendamiseks kasutuses olevate tehniliste eeskirjade nimekirja. Sellest teavitatakse 30. aprilliks 2005 ning seejärel iga kord pärast tehniliste eeskirjade nimekirja muutmist. Sellisel juhul määrab liikmesriik asutused, kes vastutavad kõnealuste tehniliste eeskirjade vastavustõendamise teostamise eest, millele on viidatud artiklis 18."

13. Artiklile 17 lisatakse järgmine lõik:

"Kõnealusel juhul vaadatakse tehnilised koostalitlusnõuded läbi vastavalt artikli 6 lõikele 2. Kui teatavaid olulistele nõuetele vastavaid tehnilisi aspekte ei ole võimalik tehnilistes koostalitlusnõuetes otseselt käsitleda, määratletakse need selgelt tehniliste koostalitlusnõuete lisas. Kõnealuste aspektide suhtes kohaldatakse artikli 16 lõiget 3."

14. Artikli 18 lõikele 2 lisatakse järgmine lõik:

"Need hõlmavad ka asjaomase alamsüsteemi liidete vastavuse tõendamist võrgustiku suhtes, millesse alamsüsteem integreeritakse, tuginedes asjakohastes tehnilistes koostalitlusnõuetes ja artiklis 22a määratletud registrites sisalduvale teabele."

15. Artikli 20 lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Komisjon moodustab teavitatud asutuste koordineerimisrühma (edaspidi koordineerimisrühm), mis käsitleb kõiki artiklis 13 viidatud vastavus- ja kasutussovivuse hindamise menetluste ning artiklis 18 viidatud vastavustõendamise menetluse, või asjakohaste tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamisega seotud küsimusi. Liikmesriikide “esindajad võivas osaleda koordineerimisrühma töö vaatlajatena.”

Komisjon ja vaatljad teavitavad artiklis 21 viidatud komiteed koordineerimisrühma raames tehtud tööst. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku küsimuste lahendamiseks vajalike meetmete võtmiseks.

Vajaduse korral rakendatakse vastavalt artiklile 21 teavitatud asutuste tegevuse koordineerimist.”

16. Artikkel 21 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 21

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamismenetlust kehtestava nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsuse 1999/468/EÜ (*) artikleid 5 ja 7, võttes arvesse kõnealuse otsuse artikli 8 sätteid.

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

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

4. Kui see osutub vajalikuks, võib komitee asutada töörühmi, mis abistavad teda ülesannete täitmisel, eriti teavitatud asutuste koordineerimisel.

(*) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.”

17. Lisatakse järgmised artiklid:

“Artikkel 21a

1. Komitee võib käsitleda kõiki üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõimega seotud küsimusi, kaasa arvatud nimetatud võrgustiku ja kolmandate riikide raudteevõrgustiku vahelise koostalitlusvõimega seotud küsimused.

2. Komitee võib käsitleda kõiki käesoleva direktiivi rakendamise seotud küsimusi. Vajaduse korral võtab komisjon artikli 21 lõikes 2 sätestatud korras vastu rakendussoovitused.

Artikkel 21b

1. Komisjon võib oma algatusel või liikmesriigi taotlusel otsustada artikli 21 lõikes 2 sätestatud korras mandaadi andmise täiendavate tehniliste koostalitlusnõuete koostamiseks, kui need on seotud II lisas nimetatud alamsüsteemiga.

2. Vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale võtab komitee komisjoni ettepaneku alusel vastu tööprogrammi, mis vastab käesoleva direktiivi ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (*) eesmärkidele.

Artikkel 21c

Lisad II kuni VI võib muuta vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale.

(*) EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.”

18. Lisatakse järgmine artikkel:

“Artikkel 22a

1. Liikmesriigid tagavad infrastruktuuriregistri ja veeremiregistri iga-aastase avaldamise ja uuendamise. Kõnealused registrid sisaldavad andmeid iga alamsüsteemi või selle osa põhiliste omaduste kohta, näiteks põhiparameetrid, ja nende vastavuse kohta kohaldatavate tehniliste koostalitlusnõuetega sätestatud omadustele. Sel eesmärgil määratlevad kõik tehnilised koostalitlusnõuded täpselt teabe, mis peab sisalduma infrastruktuuri või veeremi registrites.

2. Kõnealuste registrite koopia saadetakse asjaomastele liikmesriikidele ja ametile, ning tehakse konsulteerimiseks kättesaadavaks huvitatud osapooltele, hõlmates vähemalt sektori kutsealased tegutsejad.”

19. I lisa asendatakse käesoleva direktiivi I lisa tekstiga.

20. II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisa tekstiga.

c) lisatakse järgmine lõige:

21. III lisale lisatakse järgmine punkt:

“2.4.4. Juhtseadised

Rongid peavad olema varustatud salvestusseadmega. Kõnealuse seadmega kogutud andmed ja nende töötlemine peab olema ühtlustatud.”

“3. Käesoleva direktiivi reguleerimisala laiendatakse järkjärgult kogu tavaraudteevõrgustikule, kaasa arvatud rööbasteed juurdepääsuks rohkem kui üht lõpptarbijat teenindavate või teenindada võivatele terminalidele või peamistele sadamaobjektidele, välja arvatud rangelt kohalikul, traditsiooniliselt või turismialaselt kasutatav infrastruktuur või veerem, mis ei ole muu raudteevõrgustiku talitluslikult ühenduses, ning kui see ei piira artiklis 7 nimetatud tehniliste koostalitlusnõuete kohaste erandite kohaldamist.

22. VII lisa punktile 2 lisatakse järgmine lõik:

“Eelkõige peab kontrollimise eest vastutav asutus ja personal olema talitluslikult sõltumatu asutustest, mis on määratud välja andma kasutuselevõtmise lubasid käesoleva direktiivi, litsentse nõukogu 19. juuni 1995 aasta direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (*) ja sertifikaate direktiivi 2004/49/EÜ raames, ning õnnetuste uurimise eest vastutavatest asutustest.

Käesolevat direktiivi kohaldatakse veel lõikega 1 hõlmamata võrgustiku osadele ainult alates allpool kirjeldatud korras vastu võetavate asjakohaste tehniliste koostalitlusnõuete jõustumiskuupäevast ning nendega määratud kohaldusalas.

(*) EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/13/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26).”

Komisjon võtab 1. jaanuariks 2006 artikli 21 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt vastu uute tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja/või vastu võetud tehniliste koostalitlusnõuete läbivaatamise tööprogrammi, pidades silmas veel hõlmamata liinide ja veeremi hõlmamist.

Artikkel 2

Direktiivi 2001/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Pealkiri asendatakse järgmisega:
“Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/16/EÜ, 19. märts 2001, üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta”.
2. Käesolevaga muudetakse artiklit 1 järgmiselt:

a) Lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Käesolev direktiiv kehtestab vajalikud tingimused, et saavutada I lisa kirjeldatud üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime ühenduse piirides. Kõnealused tingimused käsitlevad käesoleva võrgustiku selliste osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu, ümberhitamist, uuendamist, kasutamist ja hooldust, mis on kasutusele võetud pärast käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeva, samuti võrgustiku kasutava ja hooldava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.”

Tööprogrammis on määratud esimene 2009. aasta jaanuariks koostatavate uute tehniliste koostalitlusnõuete ja/või tehniliste koostalitlusnõuete muudatuste rühm, ilma et see piiraks artikli 5 lõike 5 erijuhtude reguleerimise võimaluse kohaseid sätteid ning artikli 7 sätteid erandite tegemise kohta eriolukorras. Tehniliste koostalitlusnõuetega hõlmatud subjektide valik tehakse iga välja pakutud meetme majandusliku tõhususe ja ühenduse tasandil võetud meetmete proportsionaalsuse põhimõtte alusel. Sel eesmärgil arvestatakse kohaselt I lisa punkti 4 ning ühelt poolt rongide häirimatu liikumise eesmärkide ja tehnilise ühtlustamise ja teiselt poolt käsitletava üleeuroopalise, riikliku, piirkondliku või kohaliku liiklusintensiivsuse vahelise vajaliku tasakaaluga.

Pärast tehniliste koostalitlusnõuete esimese rühma koostamist võetakse vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale vastu uute tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja olemasolevate tehniliste koostalitlusnõuete prioriteetide määratlus.

Liikmesriike ei pea käesolevat lõiget kohaldama projektide korral, mis on asjakohaste tehniliste koostalitlusnõuete avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga.”

b) lõike 2 sissejuhatav oas asendatakse järgmisega:

“2. Püüdlused kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peavad viima tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme määramiseni, ning tegema võimalikuks:”

3. Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt h jäetakse välja;

b) punktid l ja m asendatakse järgmistega:

l) “ümberehitamine” on alamsüsteemi või selle osa põhjalik muutmine, mis suurendab alamsüsteemi kogujõudlust;

m) “uuendamine” on alamsüsteemi või selle osa põhjalik asendamine, mis ei muuda alamsüsteemi kogujõudlust;”

c) lisatakse järgmised punktid:

o) “hooldusega seotud asendamine” on ennetava või plaanivälise hoolduse käigus osade asendamine samaväärse funktsiooni ja omadustega osadega;

p) “kasutusele võtmine” tähendab kõiki toiminguid alamsüsteemi viimiseks ettenähtud kasutusolukorda;”

4. Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Igat alamsüsteemi käsitletakse eraldi tehniliste koostalitlusnõuetega. Vajaduse korral võib alamsüsteemi käsitleda mitmete tehniliste koostalitlusnõuetega ning ühed koostalitlusnõuded võivad käsitleda mitut alamsüsteemi. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja/või läbivaatamise otsuse ning selle tehnilise ja geograafilise ulatuse valiku tegemiseks on nõutav artikli 6 lõikele 1 vastav mandaat.”

b) lõike 3 punkt e asendatakse järgmisega:

“e) sätestama iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitlusvõime komponentide vastavuse- või kasutussobivuse hindamisel, samuti alamsüsteemide EÜ vastavustõendamisel. Kõnealused menetlused põhinevad otsuses 93/465/EMÜ määratletud moodulitel;”

c) lisatakse järgmine lõige:

“7. Kui see on hädavajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks, võib tehnilistes koostalitlusnõuetes viidata otseselt Euroopa standarditele või tehnilistele kirjeldustele. Sellisel juhul tuleks kõnealuseid Euroopa standardeid või tehnilisi kirjeldusi (või nende asjakohaseid osi) käsitleda asjaomaste tehniliste koostalitlusnõuete lisadena ning need muutuvad tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamisel kohustuslikuks. Euroopa standardite ja tehniliste kirjelduste puudumisel või nende koostamise ajal võib viidata muudele selgelt identifitseeritud

normatiivdokumentidele, mis peaksid kõnealusel juhul olema lihtsalt kättesaadavad ja üldkasutatavad.”

5. Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 6

1. Tehniliste koostalitlusnõuete projekt ja nende järgnevad muudatused koostatakse komisjoni mandaadi alusel vastavalt artikli 21 lõikes 2 osutatud korrale. Tehnilised koostalitlusnõuded ja nende muudatused koostatakse ameti vastutusel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 881/2004 Euroopa Raudteede Ameti asutamise kohta (ameti määrus) (*) artiklitele 3 ja 12 ning koostöös nendes artiklites nimetatud töörühmadega.

Tehnilised koostalitlusnõuded võetakse vastu ja vaadatakse läbi vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale. Komisjon avaldab tehnilised koostalitlusnõuded *Euroopa Liidu Teatajas*.

2. Amet vastutab tehniliste koostalitlusnõuete ettevalmistamise, läbivaatamise ja uuendamise eest ning ettepanekute tegemise eest artiklis 21 viidatud komiteele tehnoloogia arengu või sotsiaalse nõudluse arvestamiseks.

3. Iga tehniliste koostalitlusnõuete projekt koostatakse kahes etapis.

Kõigepealt selgitab amet välja tehniliste koostalitlusnõuete põhiparameetrid ja nende liidesed muude alamsüsteemidega, ning kõik vajalikud erijuhtumid. Nimetatud parameetrite ja liideste kohta tuleks esitada kõige elujõulisemad alternatiivsed lahendused koos tehniliste ja majanduslike põhjendustega. Otsus tehakse vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale, vajaduse korral viidatakse erijuhtudele.

Seejärel koostab amet kõnealuste põhiparameetrite alusel tehniliste koostalitlusnõuete projekti. Asjakohasuse korral arvestab amet tehnika arengut, tehtud tööd standardimise valdkonnas, olemasolevaid töörühmi ning tunnustatud teadustööd. Tehnilistele koostalitlusnõuetele projektile lisatakse nende rakendamise tulenevate kulude ja tulude üldhinnang, milles näidatakse tõenäolist mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele.

4. Kõikide tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel (kaasa arvatud põhiparameetrid) arvestatakse kõikide käsitletavate tehniliste lahenduste hinnangulisi kulusid ja tulusid koos nendevaheliste liidestega, et kehtestada ja rakendada kõige elujõulisemad lahendused. Liikmesriigid osalevad hindamisel esitades vajalikud andmed.

5. Artiklis 21 viidatud komiteed tuleb regulaarselt teavitada tehniliste koostalitlusnõuete ettevalmistustööst. Kõnealuse töö ajal võib komitee formuleerida tehnilise koostalitlusnõuete koostamise ja kulude-tulede analüüsi kohaseid juhi-seid või soovitusi. Komitee võib liikmesriigi taotluse korral nõuda alternatiivsete lahenduste uurimist ja nende kohase kulude ja tulude hinnangu esitamist tehniliste koostalitlusnõuete projektile lisatavas aruandes.

6. Tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmisel kehtestatakse nende jõustumise kuupäev vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale. Kui tehnilise ühilduvusega seotud põhjustel tuleb üheaegselt võtta kasutusele erinevad alamsüsteemid, on vastavate koostalitlusnõuete jõustumise kuupäevad samad.

7. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse kasutajate arvamustega omaduste osas, mis mõjutavad otseselt alamsüsteemide kasutamise tingimusi. Sel eesmärgil konsulteerib amet tehniliste koostalitlusnõuete koostamise ja läbivaatamise ajal kasutajaid esindavate ühenduste ja asutustega. Tehniliste koostalitlusnõuete projektile lisatakse kõnealuste konsultatsioonide tulemuste aruanne.

Konsulteeritavate ühenduste ja asutuste nimekirja koostab artiklis 21 viidatud komitee enne esimeste tehniliste koostalitlusnõuete mandaadi vastuvõtmist, ning seda võib liikmesriigi või komisjoni taotlusel uuesti läbi vaadata ja uuendada.

8. Tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel arvestatakse sotsiaalpartnerite arvamusega artikli 5 lõike 3 punktis g viidatud tingimuste osas.

Sel eesmärgil konsulteeritakse sotsiaalpartneritega enne tehniliste koostalitlusnõuete projekti esitamist vastuvõtmiseks või läbivaatamiseks artiklis 21 viidatud komiteele.

Sotsiaalpartneritega konsulteeritakse komisjoni otsusega 98/500/EÜ (*) asutatud valdkonna dialoogikomitee kontekstis. Sotsiaalpartnerid võivad oma arvamuse esitada kolme kuu jooksul.

(*) EÜT L 164, 30.4.2004, lk 1.

(**) EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27."

6. Artikli 7 punkt a asendatakse järgmisega:

"a) uue raudteeliini, olemasoleva liini ümberehitamise või mis tahes artikli 1 lõikes 1 viidatud elemendi korral, mis on käesolevate tehniliste koostalitlusnõuete avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga;"

7. Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

"2. Kõikide koostalitlusvõime komponentidele tuleb teostada asjakohastes tehnilistes koostalitlusnõuetes viidatud vastavus- ja kasutussobivuse hindamine, ning nendega peab olema kaasas sellekohane sertifikaat."

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

"3. Liikmesriigid käsitlevad koostalitlusvõime komponenti oluliste nõuetega vastavuses olevat, kui see vastab asjaomaste tehniliste koostalitlusnõuetega sätestatud tingimustele, või nimetatud tingimustele vastavatena koostatud Euroopa tehniliste kirjeldustele."

c) lõiked 4 ja 5 jäetakse välja.

8. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 11

Kui liikmesriigile või komisjonile näib, et käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks otseselt või kaudselt kasutatud Euroopa tehnilised kirjeldused ei vasta olulistele nõuetele, siis võidakse otsustada asjaomased kirjeldused osaliselt või täielikult kõrvaldada neid sisaldavatest trükistest või muuta neid vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale pärast konsulteerimist direktiivi 98/34/EÜ alusel asutatud komiteega."

9. Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõikele 2 lisatakse järgmine lõik:

"Sel eesmärgil kasutatakse vastavates ehitust ja talitlust käsitlevates tehnilistes koostalitlusnõuetes sätestatud hindamise ja tõendamise menetlusi."

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

"3. Uuendamise või ümberehitamise korral saab raudtee infrastruktuuri haldaja või raudtee ettevõtte asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni. Liikmesriik vaatab selle läbi ning otsustab kohaldatavates tehnilistes koostalitlusnõuetes osutatud rakendusstrateegiat arvesse võttes, kas tööde ulatus nõuab uut volitust käesoleva direktiivi tähenduses.

Volitus on nõutav alati, kui kavandatavad tööd võivad oluliselt mõjutada asjaomase alamsüsteemi ohutustaset. Juhul, kui on vajalik uus volitus, otsustab liikmesriik tehniliste koostalitlusnõuete projektile kohaldamise ulatuse. Liikmesriigid teavitavad oma otsusest komisjoni ja teisi liikmesriike.”

c) lisatakse järgmised lõiked:

“4. Kui liikmesriik annab loa veeremi kasutuselevõtuks, vastutab ta tähtnumbrilise identifitseerimiskoodi ostmise tagamise eest igale sõidukile. Kõnealune kood tuleb märkida igale sõidukile ning registreerida riiklikus raudteeveeremi registris, mis vastab järgmistele kriteeriumidele:

a) register vastab lõikes 5 määratletud ühistele kirjeldustele;

b) registrit haldab ja uuendab kõikidest raudtee ettevõtetest sõltumatu asutus;

c) registrile on juurdepääs Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudtee ohutuse direktiiv) (*) artiklites 16 ja 21 määratud ohutusega tegelevatel ametiasutustel ja uurimisorganitel. Registrile tuleks õiguspärase taotluse alusel anda juurdepääs Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruaril 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (**) artiklis 30 määratud regulatiivorganitele, ning raudtee ettevõtetele ja infrastruktuuri haldajatele.

Veeremi esmakordsel kasutuselevõtmisel kolmandas riigis, võib liikmesriik aktsepteerida muu koodisüsteemi alusel selgelt identifitseeritud sõidukeid. Kui liikmesriik on lubanud võtta kõnealuseid sõidukeid kasutusele oma territooriumil, peab olema registrist võimalik saada vastavaid lõike 5 punktides c, d ja e sätestatud andmeid.

5. Registri ühised tehnilised kirjeldused võetakse ameti poolt ettevalmistatud projekti alusel vastu artikli 21 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt. Tehniliste kirjelduste projektis määratakse kindlaks: registreeritavad andmed, andmete esitusviis, talitluslik ja tehniline arhitektuur,

kasutusviis ning andmesisestuse ja juurdepääsu eeskirjad. Register sisaldab vähemalt järgmisi andmeid:

a) viited EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile ja väljaandnud asutusele;

b) viited artiklis 24 nimetatud veeremiregistrile;

c) sõiduki omaniku või rendilevõtja identifitseerimisandmed;

d) piirangud sõiduki kasutamisele;

e) sõiduki hoolduskavaga seotud ohutuse suhtes kriitilised andmed.

(*) EÜT L 164, 30.4.2004, lk 44.

(**) EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30).”

10. Artikli 16 lõige 3 asendatakse järgmisega:

“3. Tehniliste koostalitlusnõuete puudumise korral, kaasa arvatud artikli 7 kohaselt teavitatud erandid, saadavad liikmesriigid teistele liikmesriikidele ja komisjonile iga alamsüsteemi kohta oluliste nõuete rakendamiseks kasutuses olevate tehniliste eeskirjade nimekirja. Sellest teavitatakse 30. aprilliks 2005 ning seejärel iga kord pärast tehniliste eeskirjade nimekirja muutmist. Sellisel juhul määrab liikmesriik asutused, kes vastutavad kõnealuste tehniliste eeskirjade vastavustõendamise teostamise eest, millele on viidatud artiklis 18.”

11. Artiklile 17 lisatakse järgmine lõik:

“Kõnealusel juhul vaadatakse tehnilised koostalitlusnõuded läbi vastavalt artikli 6 lõikes 2 viidatud korrale. Kui teatavaid oluliste nõuetele vastavaid tehnilisi aspekte ei ole võimalik tehnilistes koostalitlusnõuetes otseselt käsitleda, määratakse need selgelt tehniliste koostalitlusnõuete lisas. Kõnealuste aspektide suhtes kohaldatakse artikli 16 lõiget 3.”

12. Artikli 20 lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Komisjon moodustab teavitatud asutuste koordineerimisrühma (edaspidi koordineerimisrühm), mis käsitleb kõiki artiklis 13 viidatud vastavus- ja kasutussobivuse hindamise menetluste ning artiklis 18 viidatud vastavustõendamise menetluse, või asjakohaste tehniliste koostalitlusnõuete kohaldamisega seotud küsimusi. Liikmesriikide esindajad võivad osaleda koordineerimisrühma töö vaatlajatena.

Komisjon ja vaatlejad teavitavad artiklis 21 viidatud komiteed koordineerimisrühma raames tehtud tööst. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku küsimuste lahendamiseks vajalike meetmete võtmiseks.

Vajaduse korral rakendatakse vastavalt artiklile 21 teavitatud asutuste tegevuse koordineerimist.”

13. Artiklisse 21 lisatakse järgmine lõige:

“4. Kui see osutub vajalikuks, võib komitee asutada töörühmi, mis abistavad teda ülesannete täitmisel, eriti teavitatud asutuste koordineerimisel.”

14. Lisatakse järgmine artikkel:

“Artikkel 21a

Komisjon võib esitada komiteele käsitlemiseks kõiki käesoleva direktiivi rakendamiseks seotud küsimusi. Vajaduse korral võtab komisjon artikli 21 lõikes 2 sätestatud korras vastu rakendussoovitused.

Artikkel 21b

Lisad II kuni VI võib muuta vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale.”

15. Artikkel 23 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 23

1. Ilma et see piiraks artikli 6 lõikes 1 sätestatud mandaatide vastuvõtmise järjekorda, on tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmise eelistusjärjekord järgmine:

- a) Tehniliste koostalitlusnõuete esimene rühm hõlmab juhtimist ja signaalimist; telemaatilisi seadmeid kaubaveo teenuste jaoks; liikluse tööd ja korraldust (sealhulgas II ja III lisas määratletud kriteeriumitele vastava personali kvalifikatsioon rahvusvahelises teeninduses); kaubavaguneid; veeremist ja infrastruktuurist tulenevaid müraprobleeme. Rahvusvaheliseks kasutuseks ettenähtud veeremid arendatakse esimesena;
- b) komisjoni ja ühise esindusorgani ressursse silmas pidades arutatakse ka järgmisi asjaolusid: telemaatilised seadmed reisijateveo teenuste jaoks, hooldus, eriti mis puudutab ohutust, reisivagunid, veoüksused ja vedurid, infrastruktuur, energia ja õhusaaste. Rahvusvaheliseks kasutuseks ettenähtud veeremid arendatakse esimesena;

- c) komisjoni, liikmesriigi või ameti taotluse korral võib komitee vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale otsustada koostada täiendavad tehnilised koostalitlusnõuded, kuivõrd see on seotud II lisas nimetatud alamsüsteemiga.

2. Komisjon koostab artikli 21 lõikes 2 sätestatud korra kohaselt lõikes 1 viidatud eelistusjärjekorda ja muude käesoleva direktiiviga komisjonile antud ülesannete tähtsuse järjekorda järgiva tööprogrammi.

Lõike 1 punktis a viidatud esimeses tööprogrammis nimetatud tehnilised koostalitlusnõuded koostatakse hiljemalt 20. aprilliks 2004.

3. Tööprogramm sisaldab järgmisi etappe:

- a) alamsüsteemide nimekirjal (II lisa) põhineva tavarauteevõrgustikku esindava ülesehituse arendamine ameti poolt koostatud projektil alusel, et tagada tehniliste koostalitlusnõuete vaheline vastavus. Ülesehitus peab eelkõige hõlmama käesoleva võrgustiku erinevaid komponente ja nende liideseid ning moodustama raamistiku tehniliste koostalitlusnõuete kasutusala kindlaksmääramiseks.
- b) struktuurimudeli vastuvõtmine tehniliste koostalitlusnõuete koostamiseks;
- c) tehnilistes koostalitlusnõuetes sätestatud lahenduste tasuvusanalüüsi meetodi vastuvõtmine;
- d) tehniliste koostalitlusnõuete koostamiseks vajalike mandaatide vastuvõtmine;
- e) põhiparameetrite vastuvõtmine kõikidele tehnilistele koostalitlusnõuetele;
- f) standardimisprogrammide projektide kinnitamine;
- g) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/50/EÜ, (*) millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavarauteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta, jõustumiskuupäeva ja tehniliste koostalitlusnõuete avaldamise vahelise üleminekuperioodi korraldamine ning artiklis 25 nimetatud taustsüsteemi vastuvõtmine.

(*) EÜT L 164, 30.4.2004, lk 114.”

16. Artikli 24 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Kõnealuste registrite koopia saadetakse asjaomastele liikmesriikidele ja ametile, ning tehakse konsulteerimiseks kättesaadavaks huvitatud osapooltele, hõlmates vähemalt sektori kutsealased tegutsejad.”

Artikkel 3

Komisjon võtab kõik vajalikud meetmed, et tagada käeoleva direktiivi kohaldamisel direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ raames alustatud tehniliste koostalitlusnõuete koostamisel tehtud töö alalhoidmine ning mõjude puudumine käeoleva direktiivi jõustumisel edasijõudnud arengujärgus olevate projektidele.

17. Artikli 25 lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Amet arendab vastavalt määruse (EÜ) nr 881/2004 artiklitele 3 ja 12 ning liikmesriikide poolt artikli 16 lõike 3 alusel esitatud teabele, kutsealasele tehnilisele dokumentatsioonile ja asjakohastele rahvusvaheliste kokkulepete tekstidele toetudes tehniliste eeskirjade taustsüsteemi projekti, mis tagab artikli 1 lõike 3 kohasel käesoleva direktiivi kohaldusala laiendamisel hõlmatavate raudteeliinide ja veeremi koostalitlusvõime praeguse taseme. Komisjon vaatab artikli 21 lõikes 2 sätestatud menetluse järel kõnealuse projekti läbi ja otsustab, kas selle alusel võib moodustada taustsüsteemi kuni tehniliste koostalitlusnõuete vastuvõtmiseni.”

Artikkel 4

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid enne 30. aprilli 2006. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

18. I lisa asendatakse käesoleva direktiivi III lisa tekstiga.

19. III lisale lisatakse järgmine punkt:

“2.4.4. Juhtseadised

Rongid peavad olema varustatud salvestusseadmega. Kõnealuse seadmega kogutud andmed ja nende töötlemine peab olema ühtlustatud.”

Artikkel 5

Käesolev direktiiv jõustub Euroopa Liidu Teatajas avaldamise päeval.

20. VII lisa punktile 2 lisatakse järgmine lõik:

“Eelkõige peab kontrollimise eest vastutav asutus ja personal olema talitluslikult sõltumatu asutustest, mis on määratud välja andma kasutuselevõtmise lubasid käesoleva direktiivi, litsentse nõukogu 19. juuni 1995 aasta direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (*) ja sertifikaate direktiivi 2004/49/EÜ raames, ning õnnetuste uurimise eest vastutavatest asutustest.

Artikkel 6

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 29. aprill 2004

(*) EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/13/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26).”

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel

eesistuja

eesistuja

P. COX

M. McDOWELL

21. VIII lisa jäetakse välja.

I LISA

"I LISA

ÜLEEUROOPALINE KIIRRAUDTEEVÕRGUSTIK**1. INFRASTRUKTUUR**

Üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku infrastruktuur on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgustiku arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (*) määratletud üleeuroopalise transpordivõrgustiku liinide infrastruktuur või kõnealuse otsuse artiklile 21 vastava läbivaatamise tulemusel tehtud muudatustes nimetatud infrastruktuur.

Kiirraudteeliinid hõlmavad:

- spetsiaalselt ehitatud kiirraudteed, mille tehniline varustus võimaldab üldjuhul 250 km/h või suuremat liikluskiirust,
- spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, mille varustus võimaldab liikluskiirust umbes 200 km/h,
- spetsiaalselt kiirliinideks ümber ehitatud liinid, millel on topograafiast, reljeefist või linnaplaneeringust tingitud piirangute tõttu eritunnused ja kus kiirus tuleb kohandada igal üksikjuhul.

Infrastruktuur hõlmab liikluskorraldust, veeremi jälgimist ja navigeerimissüsteeme: andmetöötluse ja sidevahendite tehnilised paigaldised võrgustiku reisijate- ja kaubaveoteenuste jaoks, et tagada võrgustiku turvaline ja ühtlane töötamine ning tõhus liikluskorraldus.

2. VEEREM

Käesolevas direktiivis viidatud veerem hõlmab ronge, mis on ette nähtud kasutamiseks:

- spetsiaalselt kiirliikluseks ehitatud rööbasteedel kiirusel vähemalt 250 km/h, ning võimaldades sobivate tingimuste korral kasutamist ka üle 300 km/h,
- või kiirusel umbes 200 km/h esimese taande liinidel, kui need on ühilduvad kõnealuste liinide jõudlustasemega.

3. ÜLEEUROOPALISE KIIRRAUDTEEVÕRGUSTIKU ÜHILDUVUS

Raudteeteenuste kvaliteet Euroopas sõltub muu hulgas infrastruktuuri omaduste (kõige laiemas tähenduses, nt kõikide asjaomaste alamsüsteemide püsiosad) ja veeremi omaduste (sealhulgas kõikide asjaomaste alamsüsteemide rongisisised komponendid) väga heast ühilduvusest."

(*) EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on muudetud otsusega 1346/2001/EÜ (EÜT L 185, 6.7.2001, lk 1).

II LISA

"II LISA

ALAMSÜSTEEMID

1. ALAMSÜSTEEMIDE LOEND

Käesoleva direktiivi kohaldamisel võib üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku jaotada järgmisteks alamsüsteemideks:

a) struktuursed valdkonnad:

- infrastruktuur,
- energia,
- juhtimise ja signaalimine,
- liiklustalitus ja liikluskorraldus,
- veerem,

b) talitluslikud valdkonnad:

- hooldus,
- telemaatilised seadmed reisijate- ja kaubaveo teenuste jaoks.

2. HÕLMATAVAD VALDKONNAD

Iga alamsüsteemi jaoks esitatakse ametile tehniliste koostalitlusnõuete koostamiseks antavas mandaadis koostalitlusvõime kohaste aspektide loend.

Kõnealused mandaadid kehtestatakse artikli 6 lõike 1 sätete alusel vastavalt artikli 21 lõikes 2 sätestatud korrale.

Vajaduse korral täpsustab amet vastavalt artikli 5 lõike 3 punktile c mandaatides määratletud koostalitlusvõimega seotud aspektide nimekirja."

III LISA

"I LISA

ÜLEEUROOPALINE TAVARAUDTEEVÕRGUSTIK

1. INFRASTRUKTUUR

Üleeuroopalise tavarauteevõrgustiku infrastruktuur on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgustiku arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (*) määratletud üleeuroopalise transpordivõrgustiku liinide infrastruktuur või kõnealuse otsuse artiklile 21 vastava läbivaatamise tulemusel tehtud muudatuses nimetatud infrastruktuur.

Käesolevas direktiivi tähenduses võib kõnealuse võrgustiku jaotada järgmisteks kategooriateks:

- reisijateveo teenusteks ettenähtud liinid,
- kombineeritud veoks ettenähtud liinid (reisijate- ja kaubavedu),
- spetsiaalselt kaubaveo teenusteks projekteeritud või ümberehitatud liinid,
- reisijatejaamad,
- kaubajaamad, kaasa arvatud ühendveoterminalid,
- eespool nimetatud komponente ühendavad liinid.

Infrastruktuur hõlmab liikluskorraldust, veeremi jälgimist ja navigeerimissüsteeme: andmetöötlust ja sidevahendite tehnilised paigaldised võrgustiku reisijate- ja kaubaveo kaugteenuste jaoks, et tagada võrgustiku turvaline ja ühtlane töötamine ning tõhus liikluskorraldus.

2. VEEREM

Veerem koosneb kogu veeremist, mis võib tõenäoliselt liikuda terves üleeuroopalisel tavarauteevõrgustikus või selle osas, sealhulgas:

- iseliikuvad diisel- ja elektrirongid,
- diisel- ja elektrivedurid,
- reisijatevagunid,
- kaubavagunid, sealhulgas veokeid kandev veerem.

Veeremisse kuuluvad mobiilsed raudtee infrastruktuuri ehitus- ja hooldusseadmed, mis on madalama prioriteediga.

Kõik eespool nimetatud kategooriad jaotatakse järgmiselt:

- veerem rahvusvaheliseks kasutuseks,
- veerem siseriiklikuks kasutuseks.

3. ÜLEEuroopalise Tavaraudteevõrgustiku Ühilduvus

Raudteeteenuste kvaliteet Euroopas sõltub muu hulgas infrastruktuuri omaduste (kõige laiemas tähenduses, nt kõikide asjaomaste alamsüsteemide püsiosad) ja veeremi omaduste (sealhulgas kõikide asjaomaste alamsüsteemide rongisisesed komponendid) väga heast ühilduvusest. Sellest ühilduvusest oleneb jõudlus, ohutus, teenuse kvaliteet ja kulud.

4. Reguleerimisala laiendamine

1. Raudteeliinide ja veeremi alamkategoriad

Koostalitlusvõime majanduslikult tõhusaks laiendamiseks arendatakse vajadusel kõikide käesolevas lisas nimetatud raudteeliinide ja veeremi kategooriate alamkategoriaid. Vajadusel võivad alamkategoriate artikli 5 lõikes 3 nimetatud tehnilised kirjeldused erineda.

2. Kulude kohased kaitsemeetmed

Väljapakutud meetmete tasuvusanalüüsil arvestatakse muu hulgas järgmisega:

- väljapakutud meetme rakendamisest tulenevad kulud,
- kapitalikulude vähenemine mastaabisäästust ja veeremi tõhusamast rakendamisest,
- investeerimiskulude ja hooldus/kasutuskulude vähenemine suurenenud tootjate ja hooldusettevõtete vahelise konkurentsi suurenemise tõttu,
- raudteevõrgustiku tehnilisest täiustamisest tulenevad keskkonnavalused hüved,
- kasutusohutuse suurenemine.

Lisaks sellele näidatakse kõnealuses analüüsis tõenäolist mõju kõikidele asjaomastele ettevõtjatele ja majandussubjektidele.”

(*) EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1. Otsust on muudetud otsusega nr 1346/2001/EÜ (EÜT L 185, 6.7.2001, lk 1).