

Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

50. aastakäik

3. detsember 2007

Sisukord I EÜ asutamislepingu/Euratomis asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik

MÄÄRUSED

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1370/2007, 23. oktoober 2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnustatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta 14
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1372/2007, 23. oktoober 2007, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 577/98 tööjõu valikvaatluse korraldamise kohta ühenduses ⁽¹⁾ 42

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ, 23. oktoober 2007, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta 44
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/59/EÜ, 23. oktoober 2007, ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta 51

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Hind: 18 EUR

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.

I

(EÜ asutamislepingu/Euratomis asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1370/2007,

23. oktoober 2007,

mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikleid 71 ja 89,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Asutamislepingu artikliga 16 kinnitatakse üldist majandushuvi pakkuvate teenuste kuulumist liidu ühiste väärtuste hulka.

(2) Asutamislepingu artikli 86 lõikega 2 sätestatakse, et ettevõtjad, kellele on antud üldist majandushuvi esindavate teenuste osutamine, alluvad asutamislepingu eeskirjadele, eriti konkurentsieeskirjadele niivõrd, kuivõrd nimetatud eeskirjade kohaldamine juriidiliselt ega faktiliselt ei takista nendele määratud eriülesannete täitmist.

⁽¹⁾ ELT C 195, 18.8.2006, lk 20.

⁽²⁾ ELT C 192, 16.8.2006, lk 1.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. novembri 2001. aasta arvamus (EÜT C 140 E, 13.6.2002, lk 262), nõukogu 11. detsembri 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 70 E, 27.3.2007, lk 1), Euroopa Parlamendi 10. mai 2007. aasta seisukoht ja nõukogu 18. septembri 2007. aasta otsus.

(3) Asutamislepingu artikkel 73 on erisäte artikli 86 lõike 2 suhtes. Sellega kehtestatakse riigisisises transpordis avaliku teenindamise kohustuste hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad.

(4) Komisjoni 12. septembri 2001. aasta valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” peamiseks eesmärgideks on tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus reguleeritud konkurentsi abil, mis tagab samas ka avaliku reisijateveoteenuse läbipaistvuse ja tõhususe nii sotsiaalsest, keskkonnakaitselisest kui piirkondliku arengu aspektist lähtudes ning võimaldab pakkuda teatavatele reisijatekategoriatele, näiteks pensionäridele, teatavaid kindlaid sõidutariifide määrasid ning kaotada erinevused eri liikmesriikide transpordiettevõtjate vahel, mis võiksid konkurentsi oluliselt moonutada.

(5) Käesoleval ajal ei paku mitmete üldise huvi seisukohalt vajalike riigisiseste reisijateveoteenuste osutamine majanduslikku huvi. Liikmesriikide pädevad asutused peavad suutma tagada selliste teenuste osutamise. Avalike reisijateveoteenuste osutamise tagamiseks saavad nad kasutada järgmisi mehhanisme: avaliku teenuse osutajatele ainuõiguste andmine ja kõikidele teenusepakkujatele kohaldatavate üldeeskirjade määratlemine avaliku transporditeenuse osutamise kohta. Kui liikmesriigid otsustavad vastavalt käesolevale määrusele jätta teatavad üldeeskirjad määruse reguleerimisalast välja, tuleks kohaldada riigiabi andmise üldist korda.

- (6) Mitmetes liikmesriikides on vastu võetud õigusaktid, millega sätestatakse läbipaistvate ja ausal konkurentsil põhinevate menetluste teel ainuõiguste andmine ja avaliku teenindamise lepingute sõlmimine vähemalt osa nende ühistranspordi turu ulatuses. Selle tulemusena on teenuste vahetus liikmesriikide vahel märkimisväärselt arenenud ning mitmed avaliku teenuse osutajad osutavad nüüd avalikku reisijateveoteenust rohkem kui ühes liikmesriigis. Siiski on liikmesriikide õigusaktide areng toonud kaasa väga erisuguste menetluste rakendamise ning loonud teatava õigusliku ebakindluse avaliku teenuse osutajate õiguste ja pädevate asutuste kohustuste suhtes. Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 (liikmesriikide tegevuse kohta seoses avalike teenuste hulka kuuluvate kohustustega raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis) ⁽¹⁾ ei käsitle avaliku teenindamise lepingute sõlmimise korda ühenduses ning eelkõige tingimusi, mille korral nende sõlmimine peaks toimuma võistleva pakkumismenetluse alusel. Seega tuleb ühenduse õigusraamistikku ajakohastada.
- (7) Uuringud, mis on läbi viidud liikmesriikides, kus juba aastaid on ühistranspordi sektoris võimaldatud konkurentsi, ning nendes liikmesriikides saadud kogemused näitavad, et asjakohaste kaitsemeetmete olemasolul muudab teenusepakkujate vahelise reguleeritud konkurentsi lubamine teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks ning ei takista avaliku teenuse osutajatel täita neile määratud eeriülesandeid. Sellist lähenemist toetas Euroopa Ülemkogu 28. märtsil 2000 nn Lissaboni protsessi raames, kutsudes komisjoni, nõukogu ja liikmesriike üles oma vastava pädevuse piires „kiirendama selliste valdkondade, nagu [...] transport, liberaliseerimist”.
- (8) Piirangutest vabastatud reisijateveoturgudel, mille suhtes ei ole ainuõigusi antud, peaks võimaldama asutamislepingu nõuetega vastavas ulatuses säilitada oma eripära ja toimimisviisi.
- (9) Oma avalike reisijateveo teenuste üldsuse vajaduste suhtes kõige kohasemal viisil korraldamiseks peavad kõik pädevad asutused saama oma avaliku teenuse osutajad käesoleva määrusega sätestatud tingimustel vabalt valida, võttes arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve. Läbipaistvuse, konkureerivate ettevõtjate võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise tagamiseks on hüvitiste määramisel või ainuõiguste andmisel oluline määratleda pädeva asutuse ja valitud avaliku teenuse osutaja vahelises avaliku teenindamise lepingus avaliku teenindamise kohustuste laad ja makstav tasu. Lepingu vorm või nimetus võivad erineda vastavalt liikmesriikide õigussüsteemidele.
- (10) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille reguleerimisala laienes ka avalikule reisijateveoteenusele siseveeteedel, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Avalikku reisijateveoteenust siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes niivõrd, kui seda ei hõlma konkreetset ühenduse õigusaktid, korraldatakse seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt, kui liikmesriigid ei otsusta käesolevat määrust kõnealustes sektorites kohaldada. Käesoleva määruse sätteid ei takista siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes osutatavate teenuste kaasamist laiemasse linnasisesesse, linnalähisesse või piirkondlikku ühistranspordivõrku.
- (11) Vastupidiselt määrusele (EMÜ) nr 1191/69, mille kohaldamisala laieneb ka kaubaveoteenustele, ei peetud käesoleva määruse puhul soovitatavaks reguleerida avaliku teenindamise lepingute sõlmimist selles konkreetsetes sektoris. Kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist korraldatakse kaubaveoteenuseid seega asutamislepingu üldpõhimõtete kohaselt.
- (12) Ühenduse õiguse seisukohalt ei ole oluline, kas neid avalikke reisijateveoteenuseid osutavad riiklikud või eraettevõtjad. Käesolev määrus põhineb asutamislepingu artiklis 295 osutatud omandivormiga seotud neutraalsuspõhimõttel, asutamislepingu artiklis 16 osutatud liikmesriikide vabadusel määratleda üldist majandushuvi pakkuvad teenused ning asutamislepingu artiklis 5 osutatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetel.
- (13) Mõnda teenust, mis sageli on seotud konkreetse infrastruktuuriga, osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Kuna sellise tegevuse eesmärk erineb selgelt avaliku reisijateveoteenuse osutamisest, ei peaks nendele laienema avalikule teenindamisele kohaldatavad eeskirjad ja menetlused.
- (14) Kui pädevad asutused vastutavad ühistranspordivõrgu korraldamise eest, võib see lisaks transporditeenuse tegelikule osutamisele hõlmata ka mitmeid teisi tegevusi ja ülesandeid, mida pädevad asutused võivad täita ise või teha need täielikult või osaliselt kolmanda osapoole ülesandeks.

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

- (15) Pikaajaliste lepingute sõlmimine võib põhjustada turu sulgemist tarbetult pikaks ajavahemikuks, vähendades seega konkurentsivõimet tulenevat kasu. Konkurentsivõime minimeerimiseks teenuste kvaliteeti säilitades peaksid avaliku teenindamise lepingud olema piiratud kestusega. Kõnealuste lepingute pikendamine tuleks seada sõltuvusse kasutajate positiivsest tagasisidest. Selles kontekstis on vaja ette näha ka võimalus avaliku teenindamise lepingute pikendamiseks maksimaalselt poole võrra nende esialgsest kestusest, kui avaliku teenuse osutaja peab investeerima varadesse, mille amortisatsiooniaeg on ebatavaliselt pikk, samuti ka äärepoolseimate piirkondade puhul, tingituna nende eripärast ja piirangutest, nagu on osutatud asutamislepingu artiklis 299. Lisaks juhul, kui avaliku teenuse osutaja teeb infrastruktuuri või veeremise ja sõidukitesse investeringuid, mis on selles mõttes erandlikud, et seonduvad suurte summadega, ning juhul, kui leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, peaks olema võimalik lepinguid veelgi rohkem pikendada.
- (16) Kui avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega võib kaasneda avaliku teenuse osutaja vahetus, peaks pädevatel asutustel olema võimalik nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/23/EÜ (ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽¹⁾ sätete rakendamist. See direktiiv ei takista liikmesriike tagamast töötajate muude õiguste kui nende, mis on hõlmatud direktiiviga 2001/23/EÜ, üleviimise tingimusi, võttes seejuures vajadusel arvesse siseriiklike õigusaktide, eeskirjade, haldussätete, kollektiivlepingute või tööturu osapoolte vahel sõlmitud kokkulepetega kehtestatud sotsiaalseid standardeid.
- (17) Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega võivad pädevad asutused kehtestada sotsiaalsed ja kvaliteedikriteeriumid, et säilitada ja tõsta avaliku teenindamise kohustuste kvaliteedistandardeid, näiteks seoses minimaalsete töötingimuste, reisijate õiguste, liikumispuudega isikute vajaduste, keskkonnakaitse, reisijate ja töötajate ohutuse ning kollektiivlepingust tulenevate kohustuste ja teenuse osutamise kohas töökohti ja sotsiaalkaitset käsitlevate muude eeskirjade ja kokkulepetega. Selleks, et tagada teenusepakkujate vahel läbipaistvad ja võrreldavad konkurentsitingimused ning vältida sotsiaalse dumpingu ohtu, võivad pädevad asutused kehtestada spetsiaalsed sotsiaalsed ja teenuse kvaliteedinõuded.
- (18) Järgides siseriiklike õigusaktide asjaomaseid sätteid, võib iga kohalik pädev asutus või selle puudumisel iga riiklik asutus valida, kas osutada oma halduspiirkonnas avalikku reisijateveoteenust ise või teha see ilma pakkumismenetluse ülesandeks sõltuvalt teenusepakkujale. Ausa konkurentsi tagamiseks tuleb sellist transporditeenuse omapoolse osutamise võimalust rangelt kontrollida. Integreeritud ühistransporditeenuseid osutav pädev asutus või pädevate asutuste rühm kollektiivselt või oma liikmete kaudu peaks teostama nõutavat kontrolli. Lisaks peaks ise oma veoteenuseid osutaval pädeval asutusel või sõltuvalt teenusepakkujal olema keelatud osaleda väljaspool selle pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes. Sõltuvat teenusepakkujat kontrollival asutusel peaks samuti olema lubatud keelata sellel teenusepakkujal osaleda tema haldusterritooriumil korraldatavatel võistlevates pakkumismenetlustes. Sõltuva teenusepakkuja tegevusega seotud piirangud ei takista võimalust sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteetranspordi kohta, välja arvatud siis, kui teenust osutatakse muudel rööbasteedel, nagu metroo või trammid. Lisaks ei mõjuta otselepingute sõlmimine teenuste osutamiseks raudteel pädevate asutuste võimalust sõlmida sõltuva teenusepakkujaga avaliku teenindamise lepinguid reisijateveoteenuste osutamise kohta muudel rööbasteedel, nagu metroo ja trammid.
- (19) Allhange võib muuta avalikku reisijatevedu tõhusamaks ning võimaldab ka teiste ettevõtjate osalemist peale avaliku teenuse osutaja, kellega oli avaliku teenindamise leping sõlmitud. Siiski peaksid pädevad asutused riiklike vahendite parima kasutamise eesmärgil olema võimelised kindlaks määrama oma avalike reisijateveoteenuste allhanke tingimused, eelkõige juhul, kui teenuseid osutab sõltuv teenusepakkuja. Lisaks ei tohiks alltöövõtjat takistada osalemast mis tahes pädeva asutuse haldusterritooriumil korraldatavas võistlevates pakkumismenetlustes. Pädev asutus või tema sõltuv teenusepakkuja peavad valima alltöövõtja kooskõlas ühenduse õigusega.
- (20) Kui pädev asutus otsustab teha üldhuviteenuse osutamise ülesandeks kolmandale osapooltele, peab ta valima avaliku teenuse osutaja vastavalt riigihankelolevaid ja kontsessioone käsitlevale ühenduse õigusele, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklitega 43–49, ning läbipaistvuse ja võrdse kohtlemise põhimõtetele. Eelkõige ei piira käesoleva määruse sätteid ametiasutuste riigihankelolevate sõlmimist käsitlevatest direktiividest tulenevaid kohustusi, kui avaliku teenindamise lepingud kuuluvad nimetatud direktiivide reguleerimisalasse.

(¹) EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

- (21) Lisaks lepingutele, mis sõlmitakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/17/EÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivi 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta) ⁽²⁾ alusel, tuleks tulemuslik õiguskaitse tagada ka teistele käesoleva määruse alusel sõlmitavatele lepingutele. Vajatakse tulemuslikku läbivaatamismenetlust, mis peaks olema võrreldav nõukogu 21. detsembri 1989. aasta direktiiviga 89/665/EMÜ (riiklike tarne- ja ehitustöölepingute sõlmimise läbivaatamise korra kohaldamisega seotud õigus- ja haldusnormide kooskõlastamise kohta) ⁽³⁾ ja nõukogu 25. veebruari 1992. aasta direktiiviga 92/13/EMÜ (veevarustus-, energeetika-, transpordi- ja telekommunikatsioonisektoris tegutsevate üksuste hankemenetlusi käsitlevate ühenduse eeskirjade kohaldamisega seotud õigusnormide kooskõlastamise kohta) ⁽⁴⁾ kehtestatud asjaomaste menetlustega.
- (22) Mõned pakkumiskutsed nõuavad pädevatelt asutustelt kee- ruliste süsteemide määratlemist ja kirjeldamist. Seega peaks neil asutustel pärast pakkumiste laekumist olema õigus pida- da selliste lepingute sõlmimisel üksikasjade üle läbirää- kimisi kõigi võimalike avaliku teenuse osutajatega või mõnega nendest.
- (23) Pakkumiskutsed avaliku teenindamise lepingute sõlmimi- seks ei peaks olema kohustuslikud, kui lepinguga hõlma- tavad summad või vahemaad on mõõdukad. Sellega seoses peaks pädevatel asutustel suuremate summade või vahe- maade korral olema võimalus võtta arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate erihuviseid. Pädevatel asu- tustel ei tohiks olla lubatud pakkumise vältimiseks lepin- guid või transpordivõrke osadeks jagada.
- (24) Teenuse osutamise katkemise ohu puhul peaks pädevatel asutustel olema õigus rakendada lühiajalisi erakorralisi meetmeid kuni uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimi- seni, mis on kooskõlas kõigi käesoleva määruse lepingute sõlmimist puudutavate tingimustega.
- (25) Avalik reisijatevedu raudteel tõstatab investeringute suu- ruse ja infrastruktuuri maksumusega seotud eriküsimused. Komisjon esitas 2004. aasta märtsis ettepaneku nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁵⁾ muutmiseks, et tagada ühenduse kõikidele raudtee-ettevõtjatele kõikide liikmesrii- kide infrastruktuuride kasutusõigus rahvusvaheliste reisija- teveeotenuste osutamiseks. Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada õiguslik raamistik avaliku teenindamise lepin- gute hüvitamiseks ja/või ainuõiguste andmiseks, mitte aga raudteeteenuste turu edasine avamine.
- (26) Avaliku teenuse puhul lubatakse käesoleva määrusega igal pädeval asutusel avaliku teenindamise lepingu raames va- lida oma avaliku reisijateveeotenuste osutaja. Võttes arves- se liikmesriikide territoriaalse korralduse erinevusi kõnealuses valdkonnas, võib pädevatel asutustel olla õigus- tatult lubatud sõlmida avaliku teenindamise otselepinguid raudteevõrkudeks.
- (27) Pädevate asutuste eraldatud hüvitis avaliku teenindamise kohustuse täitmisega seotud kulude katmiseks tuleks arvu- tada selliselt, et vältida ülekompenseerimist. Kui pädev asu- tus kavatseb sõlmida avaliku teenindamise lepingu ilma võistleva pakkumismenetlusest, peaks ta kinni pidama ka üksikasjalikest eeskirjadest, millega tagatakse hüvitissum- made asjakohasus ning mille eesmärgiks on teenuste tõhu- sus ja kvaliteet.
- (28) Kaaludes asjakohaselt avaliku teenindamise kohustuste avaliku reisijateveeotenuste nõudlusega vastavusseviimise igakülgset mõju lisas esitatud arvestusskeemi abil, saavad pädev asutus ja avaliku teenuse osutaja tõestada ülekompenseerimise vältimist.
- (29) Avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseks (välja arvatud erakorraliste meetmete ja lühikesi vahemaid puudutavate lepingute puhul) peaksid pädevad asutused võtma vajalik- ke meetmeid, et teatada sellest vähemalt üks aasta ette, et anda võimalikele avaliku teenuse osutajatele võimalus reageerida.
- (30) Avaliku teenindamise otselepingutele tuleks kohaldada suuremat läbipaistvust.

⁽¹⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud nõukogu direktiiviga 2006/97/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 107).

⁽²⁾ ELT L 134, 30.4.2004, lk 114. Direktiivi on viimati muudetud nõu- kogu direktiiviga 2006/97/EÜ.

⁽³⁾ EÜT L 395, 30.12.1989, lk 33. Direktiivi on muudetud direktiiviga 92/50/EMÜ (EÜT L 209, 24.7.1992, lk 1).

⁽⁴⁾ EÜT L 76, 23.3.1992, lk 14. Direktiivi on viimati muudetud direktii- viga 2006/97/EÜ.

⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direk- tiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

- (31) Kuna pädevad asutused ja avaliku teenuse osutajad vajavad aega käesoleva määruse sätetega kohandamiseks, tuleks sätestada üleminekukord. Pidades silmas avaliku teenindamise lepingute järkjärgulist sõlmimist vastavalt käesoleva määruse sätetele, peaksid liikmesriigid esitama komisjonile eduaruande kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimese poole lõppu. Komisjon võib nimetatud aruannete alusel soovitada kohaseid meetmeid.
- (32) Üleminekuperioodi ajal kohaldavad pädevad asutused käesoleva määruse sätteid tõenäoliselt eri aegadel. Seega on võimalik, et üleminekuperioodi ajal osalevad reguleeritud konkurentsile kiiremini avanenud turgude avaliku teenuse pakkumismenetlustes avaliku teenuse osutajad turgudelt, mida käesoleva määruse sätted veel ei mõjuta. Selleks, et proportsionaalse tegevuse kaudu vältida ühistranspordituru avamise tasakaalu häirimist, peaks pädevatel asutustel olema üleminekuperioodi teisel poolel õigus tagasi lükata nende ettevõtjate pakkumised, kelle osutatavate ühistransporditeenuste maksumusest on rohkem kui pool kaetud lepingutega, mis ei ole sõlmitud kooskõlas käesoleva määrusega, tingimusel, et seda nõuet kohaldatakse mittediskrimineerivalt ja see otsustatakse enne pakkumismenetluse väljakuulutamist.
- (33) Euroopa Ühenduste Kohus osutas Altmark Trans GmbH 24. juuli 2003. aasta otsuses kohtuasjas C-280/00, ⁽¹⁾ punktid 87–95, et avaliku teenindamise hüvitis ei ole eelise asutamislepingu artikli 87 tähenduses, tingimusel, et täidetud on neli kumulatiivset tingimust. Kui nimetatud tingimused ei ole täidetud, kuid täidetud on EÜ asutamislepingu artikli 87 lõikega 1 sätestatud üldised kohaldatavuse tingimused, on avaliku teenindamise hüvitis riigiabi, mille suhtes kehtivad asutamislepingu artiklid 73, 86, 87 ja 88.
- (34) Avaliku teenindamise hüvitis võib osutada vajalikuks riigisisese reisijateveo sektoris, et teenust osutavad ettevõtjad toimeksid nende ülesannete täitmist võimaldavate põhimõtete alusel ja tingimuste kohaselt. Selline hüvitis võib teatud tingimustel olla vastavuses asutamislepingu artikliga 73. Esiteks tuleb kõnealust hüvitist anda selliste teenuste osutamise tagamiseks, mis on üldhuviteenused asutamislepingu tähenduses. Teiseks ei tohi see hüvitis põhjendamatute konkurentsimoontuste vältimiseks ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmise netokulusid, võttes arvesse sellest tulenevaid tulusid ja mõistlikku kasumit.
- (35) Vastavalt käesoleva määruse sätetele pädevate asutuste poolt eraldatavad hüvitised võivad seega olla vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.
- (36) Käesolev määrus asendab määruse (EMÜ) nr 1191/69, mis tuleks seetõttu tunnistada kehtetuks. Kaubavedude avalike teenuste puhul aitab kolmeaastane üleminekuperiood järkjärgult kaotada hüvitise, mida komisjon asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 alusel ei luba. Iga avalike reisijateveoteenuste osutamisega seoses antud hüvitis, mis ei ole hõlmatud käesoleva uue määrusega ning mida võiks käsitleda riigiabina EÜ asutamislepingu artikli 87 lõike 1 tähenduses, peaks olema vastavuses asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätetega, sealhulgas kõik Euroopa Ühenduste Kohtu asjaomased tõlgendused ning eelkõige otsus kohtuasjas C-280/00 Altmark Trans GmbH. Selliseid juhtumeid läbi vaadates peaks komisjon seega kohaldama põhimõtteid, mis on sarnased käesoleva määrusega sätestatud põhimõtetele või vajadusel üldist majandushuvi pakkuvate teenuste valdkonda käsitlevate muude õigusaktidega.
- (37) Käesolev määrus hõlmab nõukogu 4. juuni 1970. aasta määruse (EMÜ) nr 1107/70 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile antava abi kohta ⁽²⁾ reguleerimisala. Varasemat määrust peetakse vananenuks, kuna sellega piiratakse asutamislepingu artikli 73 kohaldamist, andmata asjakohast õiguslikku alust käibel olevate investeerimiskavade lubamiseks, eelkõige seoses transpordi infrastruktuuri investeerimisega avaliku ja erasektori partnerluse raames. Seega tuleks nimetatud määrus kuulutada kehtetuks, et kõnealuse sektori pideva arengu huvides saaks kohasel viisil rakendada asutamislepingu artiklit 73, ilma et see piiraks käesoleva määruse või nõukogu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasandamise ühisreeglite kohta ⁽³⁾ kohaldamist. Asjakohaste ühenduse eeskirjade kohaldamise hõlbustamise eesmärgil esitab komisjon 2007. aasta jooksul ettepaneku riigiabi suuniste kohta seoses raudteelinvesteeringute, sealhulgas infrastruktuuri tehtavate investeeringutega.
- (38) Komisjon peaks esitama aruande, et hinnata käesoleva määruse rakendamist ja avalike reisijateveoteenuste osutamises ühenduses toimuvaid arenguid, eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteeti ja avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise mõju. Vajadusel võib nimetatud aruandega koos esitada asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muumiseks,

⁽¹⁾ [2003] EKL I-7747.

⁽²⁾ EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 543/97 (EÜT L 84, 26.3.1997, lk 6).

⁽³⁾ EÜT L 156, 28.6.1969, lk 8. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1791/2006 (ELT L 363, 20.12.2006, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärk ja reguleerimisala

1. Käesoleva määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas ühenduse õiguse eeskirjadega sekunda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muuhulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused.

Selleks sätestatakse käesoleva määrusega tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel, välja arvatud teenuste puhul, mida osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada avalikule reisijateveole siseveeteedel ja riikide territoriaalvetes, ilma et see piiraks nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž))⁽¹⁾ kohaldamist.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata riiklike ehitustööde kontsessioonidele direktiivi 2004/17/EÜ artikli 1 lõike 3 punkti a tähenduses ega direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõike 3 tähenduses.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „avalik reisijatevedu” – üldist majandushuvi pakkuvad reisijateveoteenused, mida osutatakse avalikkusele mittediskrimineerivalt ja pidevalt;
- b) „pädev asutus” – liikmesriigi või liikmesriikide mis tahes ametiasutus või ametiasutuste rühm, kelle pädevuses on sekkuda avaliku reisijateveo korraldamisse antud geograafilises piirkonnas, või mis tahes selleks volitatud asutus;

- c) „kohalik pädev asutus” – mis tahes pädev asutus, kelle territoriaalne pädevusala ei hõlma kogu riiki;
- d) „avaliku teenuse pakkuja” – mis tahes riiklik või eraõiguslik ettevõtja või ettevõtjate rühm, kes osutab avalikku reisijateveoteenust või mis tahes riiklik organ, kes osutab avalikku reisijateveoteenust;
- e) „avaliku teenindamise kohustus” – pädeva asutuse määratud või kindlaksmääratud nõue üldist huvi pakkuva avaliku reisijateveoteenuse osutamise tagamiseks, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ilma hüvitusega ei osutaks, või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel;
- f) „ainuõigus” – õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja;
- g) „avaliku teenindamise hüvitis” – mistahes eelis, eelkõige rahaline, mida pädev asutus riiklikest vahenditest otseselt või kaudselt eraldab avaliku teenindamise kohustuse täitmise perioodi jooksul või selle perioodiga seoses;
- h) „otselepingu sõlmimine” – avaliku teenuse lepingu sõlmimine konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetlusega;
- i) „avaliku teenindamise leping” – üks või mitu õiguslikult siduvat õigusakti, mis kinnitavad kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine; liikmesriigi õigussüsteemist olenevalt võib lepinguks olla ka pädeva asutuse poolt vastuvõetud otsus:
 - eraldiseisva õigusakti või eeskirja kujul, või
 - nii, et see otsus sisaldab tingimusi, mille korral pädev asutus võib osutada teenuseid ise või teha see ülesandeks sõltuvale teenusepakkujale;
- j) „sõltuv teenusepakkuja” – õiguslikult eraldiseisev üksus, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga;

⁽¹⁾ EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

- k) „maksumus” – avaliku reisijateveoteenuse, liini, lepingu või hüvitiskorra maksumus, mis vastab avaliku teenuse osutaja või osutajate kogutasule ilma käibemaksuta, sealhulgas ametiasutuste poolt makstavad mis tahes liiki hüvitised ning sõidupiletite müügist saadav tulu, mida ei maksta välja kõnealusele pädevale asutusele;
- l) „üldeeskiri” – meede, mida kohaldatakse diskrimineerimata kõikidele samalaadsetele reisijateveoteenustele pädeva asutuse vastutusalasse kuuluvas konkreetses territoriaalses piirkonnas;
- m) „avalik integreeritud reisijateveoteenus” – ühendatud transporditeenus kindlaksmääratud geograafilises piirkonnas ühtse infoteenuse, piletisüsteemi ja sõiduplaaniga.
- b) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil
- i) näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja
- ii) ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse,

selliselt, et välditakse ülekompenseerimist. Kooskõlas artikli 5 lõigetega 2, 4, 5, ja 6 sõlmitud avaliku teenindamise lepingute puhul määratakse need näitajad kindlaks sellisel viisil, et ükski hüvitis ei või ületada avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate netokulude ja -tulude finantsmõju katmiseks nõutavat summat, võttes arvesse avaliku teenuse osutaja sellega saadavat tulu ning mõistlikku kasumit;

Artikkel 3

Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad

1. Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames.

2. Erandina lõikest 1 võib avaliku teenindamise kohustusi, mille eesmärgiks on maksimumtariifide kehtestamine kõikidele reisijatele või teatavatele reisijatekategoriatele, määratleda ka üldeeskirjadega. Vastavalt artiklitele 4 ja 6 ning lisas sätestatud põhimõtetele hüvitab pädev asutus avaliku teenuse osutajatele üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmisest tulenevate kulude ja tulude positiivse või negatiivse finantsmõju sellisel viisil, mis väldib ülekompenseerimist. See ei piira pädevate asutuste õigust kaasata maksimumtariife kehtestavaid avaliku teenindamise kohustusi avaliku teenindamise lepingutesse.

3. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 sätete kohaldamist, võivad liikmesriigid käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta avaliku teenindamise kohustuste täitmise rahalisi hüvitisi käsitlevad üldeeskirjad, millega kehtestatakse maksimumtariifid õpilastele, üliõpilastele, praktikantidele ja liikumispuudega isikutele. Nendest üldeeskirjadest tuleb teatada vastavalt asutamislepingu artiklile 88. Selline teatamine peab sisaldama täielikku teavet meetme ja eelkõige arutamismeetodi üksikasjade kohta.

Artikkel 4

Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslik sisu

1. Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad:

- a) määratlevad selgesõnaliselt avaliku teenindamise kohustused, mida avaliku teenuse osutaja peab täitma ning asjaomased territoriaalsed piirkonnad;

- c) määratletakse teenuse osutamisega seotud kulude jaotuskord. Need kulud võivad sisaldada eelkõige personalikuluseid, energiakuluseid, infrastruktuuriga seotud kuluseid, ühistranspordisõidukite, veeremite ja reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike rajatiste hooldus- ja remondikuluseid ning püsikuluseid ja asjakohast kapitalitulu.

2. Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjadega määratletakse piletimüügist saadava tulu jaotuskord; see tulu võib jääda avaliku teenuse osutajale, kuuluda väljamaksmisele pädevale asutusele või nende vahel jagamisele.

3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ja ei ületa kümnet aastat bussiteenuste ja 15 aastat reisijateveoteenuste puhul raudteel või muudel rööbasteedel. Mitme erineva transpordiliigiga seotud teenuste puhul on lepingute kestus piiratud 15 aastaga, kui transpordi osa raudteel või muudel rööbasteedel ületab 50 % kõnealuste teenuste maksumusest.

4. Arvestades varade amortiseerumist, võib vajadusel pikendada avaliku teenindamise lepingu kestust maksimaalselt 50 % võrra, kui avaliku teenuse osutaja poolt antavad vahendid on avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike põhivahenditega võrreldes olulised ning need on seotud valdavalt selle lepinguga hõlmatud reisijateveoteenustega.

Kui seda õigustavad eripärasest geograafilisest asendist tulenevad kulud, võib lõikes 3 määratletud avaliku teenindamise lepingute kestust pikendada äärepoolseimates piirkondades maksimaalselt 50 %.

Kui seda õigustab varade amortiseerumine seoses erakorraliste investeringutega infrastruktuuri, veeremisse või sõidukitesse ning kui avaliku teenindamise leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, võib avaliku teenindamise leping olla pikema kestusega. Kõnealusel juhul läbipaistvuse tagamiseks esitab pädev asutus komisjonile ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist avaliku teenindamise lepingu ja selle pikemat kestust õigus-tavad elemendid.

5. Ilma et see piiraks liikmesriikide ja ühenduse õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad pädevad asutused nõuda valitud avaliku teenuse osutajalt, et see annaks eelnevalt töölevõetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui nad oleks üle viidud direktiivi 2001/23/EÜ kohaselt. Kui pädevad asutused nõuavad avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud sisaldama asjaomase personali loetelu, personali lepingujärgsete õiguste läbipaistvaid üksikasju ning tingimusi, milliste alusel on töötajad teenustega seotud.

6. Kui pädevad asutused nõuavad vastavalt siseriiklikule õigusele avaliku teenuse osutajatelt teatud sotsiaalsete standardite järgimist, peavad need standardid sisalduma pakkumisdokumentides ja avaliku teenindamise lepingutes.

7. Pakkumisdokumentid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse ja ulatuse osas. Allhanke kasutamise korral on teenusepakkuja, kellele käesoleva määruse kohaselt tehakse ülesandeks avalike reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine, kohustatud osutama olulise osa avalikest reisijateveoteenustest ise. Avaliku teenindamise lepinguga, mis hõlmab üheaegselt nii avalike reisijateveoteenuste projekteerimist, rajamist kui ka osutamist, võidakse lubada osutada neid teenuseid tervikuna allhanke korras. Avaliku teenindamise leping määrab kooskõlas liikmesriigi ja ühenduse õigusega kindlaks allhankele kohaldatavad tingimused.

Artikkel 5

Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud nagu defineeritud direktiivides 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise osas bussi või trammiga sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–6.

2. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib iga kohalik pädev asutus, olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutava üksiku asutuse või asutuste rühmaga, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldi-seisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga. Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse, kohaldatakse järgmist:

a) selleks, et määratleda, kas kohalik pädev asutus teostab sellist kontrolli, tuleb arvesse võtta selliseid tegureid nagu pädeva asutuse esindatuse tase teenusepakkuja haldus-, juht- või järelevalveorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevad sellekohased andmed, omandisuhe, pädeva asutuse tegelik mõju ja kontroll teenusepakkuja strateegiliste ja üksikute juhtimiskohuste üle. Kooskõlas ühenduse õigusega ei ole käesoleva lõike tähenduses kontrolli tuvastamiseks kohustuslik nõue, et pädeval riiklikul asutusel (eelkõige avaliku ja erasektori partnerluse korral) oleks 100 % omandiõigus, tingimusel, et valdav avaliku sektori mõju on olemas ja et kontrolli võib tuvastada muude kriteeriumite põhjal;

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal on kasvõi minimaalne mõju, avaliku reisijateveoga seotud tegevus toimub kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumil, olenemata väljuvatest liinidest või selle tegevuse muudest kõrvalelementidest, mis sisenevad naabruses asuva kohaliku pädeva asutuse territooriumile, ning et nad ei osale väljaspool kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta;

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetlustes kaks aastat enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik otsus algatada sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut;

d) kohaliku pädeva asutuse puudumisel kohaldatakse punkte a, b ja c riiklikule asutusele mitteüleriigilise territoriaalse piirkonna kasuks, kui sõltuv teenusepakkuja ei osale võistlevas pakkumismenetluses seoses avaliku reisijateveoteenuse osutamise väljaspool piirkonda, mille kohta avaliku teenindamise leping oli sõlmitud;

e) kui kaalutakse artikli 4 lõike 7 kohase allhankelepingu sõlmimist, on sõltuv teenusepakkuja kohustatud osutama suurema osa avalikest reisirajateveeteenustest ise.

3. Iga pädev asutus, kes pöördub kolmanda osapoole poole, kes ei ole sõltuv teenusepakkuja, peab avaliku teenindamise lepingud sõlmima võistleva pakkumismenetluse alusel, välja arvatud lõigete 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel. Võistleva pakkumismenetluse jaoks vastuvõetud menetlus on avatud võrdselt kõikidele ettevõtjatele ning selles järgitakse läbipaistvuse ja mitte-diskrimineerimise põhimõtteid. Pärast pakkumiste esitamist ja võimalikku eelvalikut võib menetlus sisaldada läbirääkimisi vastavalt nimetatud põhimõtetele, et määrata kindlaks, kuidas kõige paremini spetsiifilistele või keerukatele nõuetele vastata.

4. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud kas siis, kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksimum on väiksem kui üks miljon eurot, või kui need käsitlevad avaliku reisirajateveeteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui avaliku teenindamise otseleping sõlmitakse väikese või keskmise suurusega ettevõtjaga, kellele kuulub mitte rohkem kui 23 sõidukit, võib neid piirmäärasid suurendada kas hinnangulise keskmise aastase maksumuseni vähem kui 2 miljonit eurot või aastas osutatud avalike reisirajateveeteenuste osas vähem kui 600 000 kilomeetrit.

5. Teenuste osutamise katkemisel või otsese ohu korral selliseks olukorraks võib pädev asutus võtta erakorralisi meetmeid. Need erakorralised meetmed seisnevad kas avaliku teenindamise otselepingu sõlmimises, ametlikus kokkuleppes avaliku teenindamise lepingu pikendamise kohta või teatud avaliku teenindamise kohustuste määramises. Avaliku teenuse osutajal on õigus vaidlustada otsus, millega talle pannakse teatud avaliku teenindamise kohutused. Erakorraliste meetmetena sõlmitud või pikendatud avaliku teenindamise lepingute või selliste kohustuste määramise kestus ei ületa kahte aastat.

6. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud raudteetranspordi kohta, kuid mitte rööbastranspordiliikide, nagu metroo või trammid kohta. Erandina artikli 4 lõikest 3 ei ületa selliste lepingute kestus 10 aastat, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artikli 4 lõiget 4.

7. Liikmesriigid võtavad meetmeid, et tagada lõigete 2 kuni 6 kohaselt vastu võetud otsuste kiire ja tulemuslik läbivaatamine, kui seda taotleb isik, kes on või kes varem oli huvitatud mõne lepingu saamisest ning keda väidetav rikkumine kahjustas või võib kahjustada, põhjendusega, et selliste otsustega rikuti ühenduse õigusakte või nende siseriiklikke rakendusakte.

Kui läbivaatamismenetluste eest vastutavad asutused ei ole kohtuasutused, põhjendatakse nende otsuseid alati kirjalikult. Lisaks tuleb niisugusel juhul sätestada, et läbivaatamise eest vastutava asutuse igasuguse väidetava ebaseadusliku meetme või igasuguse väidetava vea korral võib rakendada kohtulikku läbivaatamist või läbivaatamist teise asutuse poolt, mis on kohus asutamislepingu artikli 234 mõistes ning on sõltumatu nii tellijast kui ka läbivaatamise eest vastutavast asutusest.

Artikkel 6

Avalike teenuste hüvitamine

1. Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega. Kõik hüvitised, mis on seotud vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud avaliku teenindamise otselepinguga, või üldeeskirjaga, peavad sõltumata oma laadist vastama ka lisa esitatud sätetele.

2. Komisjoni kirjalikul nõudmisel esitavad liikmesriigid kolme kuu jooksul või nimetatud nõudmises kindlaksmääratud pikema ajavahemiku jooksul kogu teabe, mida komisjon peab vajalikuks, et otsustada, kas eraldatud hüvitis on vastavuses käesoleva määrusega.

Artikkel 7

Avaldamine

1. Iga pädev asutus avalikustab kord aastas koondaruande tema pädevusse kuuluvate avaliku teenindamise kohustuste, väljalititud avaliku teenuse osutajate, neile avaliku teenuse osutajatele makstavate hüvitiste ja hüvitisena antud ainuõiguste kohta. See aruanne eristab bussitransporti ja raudteetransporti, võimaldab kontrollida ja hinnata ühistranspordivõrgu toimivust, kvaliteeti ja rahastamist ning vajaduse korral annab teavet omistatud ainuõiguste laadi ja ulatuse kohta.

2. Iga pädev asutus võtab vajalikud meetmed, et hiljemalt üks aasta enne pakkumiskutse väljakuulutamist või otselepingu sõlmimist oleks *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud vähemalt järgmine teave:

a) pädeva asutuse nimi ja aadress;

b) kavandatav lepingu sõlmimise laad;

c) lepingu sõlmimisega potentsiaalselt seotud teenused ja territooriumid.

Pädevad asutused võivad otsustada seda teavet mitte avaldada juhul, kui avaliku teenindamise lepingud käsitlevad avalike reisirajateveeteenuste osutamist aastas vähem kui 50 000 kilomeetri ulatuses.

Juhul, kui nimetatud teave pärast avaldamist muutub, avaldab pädev asutus võimalikult kiiresti paranduse. See parandus ei piira otselepingu või pakkumiskutse alguskuupäeva.

Käesolevat lõiget ei kohaldata artikli 5 lõikele 5.

3. Raudteetransporti käsitlevate avaliku teenindamise otselepingute sõlmimise korral artikli 5 lõike 6 kohaselt avalikustab pädev asutus järgmise teabe ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist:

- a) lepingu sõlminud üksus, selle omandiline kuuluvus ja vajaduse korral juriidilist kontrolli teostava(te) osapool(t)e nimi või nimed;
- b) avaliku teenindamise lepingu kestus;
- c) osutatavate reisijateveoteenuste kirjeldus;
- d) rahalise hüvitise näitajate kirjeldus;
- e) kvaliteediga seotud eesmärgid nagu näiteks täpsus ja usaldusväärsus ning kohaldatavad preemiad ja trahvid;
- f) põhivaradega seotud tingimused.

4. Pädev asutus edastab huvitatud isiku palvel avaliku teenindamise otselepingu sõlmimise otsuse põhjenduse.

Artikkel 8

Üleminekusätted

1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud nagu defineeritud direktiivis 2004/17/EÜ või direktiivis 2004/18/EÜ avaliku reisijateveoteenuse osutamise osas bussi või trammiga sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–4.

2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema käesoleva määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019. Selle üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsisemaid struktuurilisi probleeme eelkõige veojõudlusega seoses.

Kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt esitavad liikmesriigid komisjonile eduaruande, milles toovad esile artikli 5 kohase avaliku teenindamise lepingute sõlmimise järkjärgulise rakendamise. Liikmesriikide eduaruannete alusel võib komisjon teha liikmesriikidele ettepaneku asjakohaste meetmete võtmiseks.

3. Lõike 2 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on kooskõlas ühenduse ja liikmesriigi õigusega sõlmitud:

- a) ausa võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- b) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;
- c) võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrist 2009;
- d) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrist 2009.

Punktis a osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni. Punktides b ja c osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kuid mitte kauemaks kui 30 aastat. Punktis d osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

Avaliku teenindamise lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nende lõpetamine põhjustaks soovimatuid õiguslikke või majanduslikke tagajärgi ning juhul, kui komisjon on andnud oma heakskiidu.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad pädevad asutused lõikes 2 osutatud üleminekuperioodi teisel poolel pakkumiskutse teel sõlmitavate lepingute puhul välistada nende teenusepakkujate osalemise, kes ei suuda tõendada, et käesoleva määruse kohaselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel nende poolt osutatud avaliku transpordi teenuste maksumus moodustab vähemalt poole kõikide avaliku transpordi teenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Sellist välistamist ei kohaldata nende teenusepakkujate suhtes, kes osutavad teenuseid, mille pakkumine korraldatakse. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse artikli 5 lõikes 5 osutatud erandkorras sõlmitud avaliku teenindamise lepinguid.

Kui pädevad asutused esimeses lõigus osutatud võimalust kasutavad, teevad nad seda diskrimineerimata, välistavad kõik sellele kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses.

Asjaomased pädevad asutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumiskutse avaldamist.

Artikkel 9

Vastavus asutamislepinguga

1. Ühisturuga on kokkusobivad üksnes need avaliku teenindamise hüvitised, mida käesoleva määruse kohaselt makstakse avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks või üldeeskirjadega kehtestatud tariifikohustuste täitmiseks. Need hüvitised on vabastatud asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 sätestatud eelneva teatamise kohustusest.

2. Ilma et see piiraks asutamislepingu artiklite 73, 86, 87 ja 88 kohaldamist, võivad liikmesriigid asutamislepingu artikli 73 alusel transpordisektorile jätkuvalt eraldada toetusi, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulusid, välja arvatud käesoleva määrusega hõlmatud teened, ning eelkõige:

- a) kuni infrastruktuurikulutuste jagamist reguleerivate ühiste eeskirjade jõustumiseni juhul, kui toetusi antakse ettevõtjatele, kes peavad kandma nende poolt kasutatava infrastruktuuriga seotud kulutusi, mida teistel ettevõtjatel ei ole. Sel viisil antavate toetuste suuruse määramisel võetakse arvesse neid infrastruktuurikulutusi, mis konkureerivatel transpordiliikidel puuduvad;
- b) juhul kui toetuste eesmärgiks on edendada kogu ühendusele soodsamate transpordisüsteemide ja -tehnoloogiate uurimist või arendamist.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Kõnesolevaid toetusi antakse ainult uurimiseks ja arendamise ajaks ning need ei või hõlmata transpordisüsteemide ja -tehnoloogiate ärieesmärgil kasutamist.

Artikkel 10

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EMÜ) nr 1191/69 tunnistatakse kehtetuks. Siiski jätkatakse kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist selle sätete kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes.

2. Määrus (EMÜ) nr 1107/70 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 11

Aruanded

Pärast artikli 8 lõikega 2 sätestatud üleminekuperioodi lõppu esitab komisjon aruande käesoleva määruse rakendamise ja avaliku reisijateveoteenuse osutamise arengute kohta ühenduses, hinnates eelkõige avalike reisijateveoteenuste kvaliteedi muutust ja otselepingute mõju, millega vajadusel kaasnevad asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks.

Artikkel 12

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 3. detsembril 2009.

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

LISA

Hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad artikli 6 lõikes 1 osutatud juhtudel

1. Vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud otselepingutega või üldeeskirjaga seotud hüvitisi peab arvutatama käesolevas lisas sätestatud eeskirjade kohaselt.
2. Hüvitis ei või ületada summat, mis vastab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevalt avaliku teenuse osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale kogu positiivse või negatiivse finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule. Nimetatud mõju hindamiseks võrreldakse avaliku teenindamise kohustuse täitmise olukorda selle olukorraga, mis oleks olnud juhul, kui seda kohustust ei täidetak. Netofinantsmõju arvutamisel juhindub pädev asutus alljärgnevast skeemist.

Kulud, mis on tehtud tulenevalt pädeva asutuse/pädevate asutuste poolt määratud ja avaliku teenindamise lepingus ja/või üldeeskirjas sisalduva avaliku teenindamise kohustusest või mitme avaliku teenindamise kohustusest;

miinus mis tahes positiivne finantsmõju, mis on saadud kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)ega seonduvas võrgus;

miinus tariifidelt saadud sissetulek või kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)e täitmisel saadud mis tahes muu tulu;

pluss mõistlik kasum;

võrdub netofinantsmõjuga.

3. Avaliku teenindamise kohustuse täitmisel võib olla mõju teenusepakkuja võimalikule transpordialasele tegevusele väljaspool kõnealust avaliku teenindamise kohustust/kohustusi. Ülekompenseerimise või puuduliku kompenseerimise vältimiseks tuleb netofinantsmõju arvestamisel võtta arvesse mõõdetavaid finantsmõjusid teenusepakkuja asjaomasele võrgule.
4. Kulude ja tulude arvestust peab pidama vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamis põhimõtetele.
5. Kui avaliku teenuse osutaja osutab avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitatavat transporditeenust ning on seotud ka muu tegevusega, peavad nimetatud avalike teenuste raamatupidamisarvestused olema läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks eraldatud nii, et täidetud oleksid vähemalt järgmised tingimused:
 - kõikide kõnealuste tegevusvaldkondadega seotud raamatupidamisarvestused on eraldatud ning vastavad varad ja püsikulud on jaotatud vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamiseskirjadele;
 - kõiki muutuvkulusid, põhjendatud osa püsikuludest ning mõistlikku kasumit, mis on seotud avaliku teenuse osutaja mis tahes muu tegevusega, ei saa ühelgi tingimusel seostada kõnealuse avaliku teenindamisega;
 - avaliku teenindamise kulud peab tasakaalustama tegevuse tulude ja ametivõimude poolt makstavate summadega, ilma tulude võimaliku ülekandmiseta avaliku teenuse osutaja teise tegevusvaldkonda.
6. Mõistliku kasumina peab käsitlema selle sektori tavapärasest kapitali tootlust antud liikmesriigis, mis võtab arvesse ametivõimude sekkumise läbi avaliku teenuse osutajale põhjustatavaid riske või riskide puudumist.

-
7. Hüvitamise meetod peab olema suunatud sellele, et säilitada või arendada:
- avaliku teenuse osutaja tõhusat haldustegevust, mida oleks võimalik objektiivselt hinnata, ja
 - piisavalt kõrge kvaliteeditasemega reisijateveoteenuste osutamist.
-

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1371/2007,**23. oktoober 2007,****rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, ⁽³⁾ pidades silmas lepituskomitee poolt 31. juulil 2007. aastal heakskiidetud ühist teksti,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika raames on oluline tagada rongireisijate kasutajaõigused ning parandada raudtee reisijateveo teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et aidata suurendada raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega.
- (2) Komisjoni teatises „Tarbijapoliitika strateegia aastateks 2002–2006” ⁽⁴⁾ seatakse eesmärgiks kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamine transpordi alal asutamislepingu artikli 153 lõike 2 kohaselt.
- (3) Kuna rongireisija on veolepingu nõrgem osapool, tuleb reisi ja vastavaid õigusi kaitsta.
- (4) Raudteeteenuste kasutaja õiguste hulka kuulub õigus saada teavet teenuste kohta nii enne reisi kui ka reisi ajal. Võimaluse korral peaksid raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad andma seda teavet ette ja võimalikult kiiresti.
- (5) Reisi teabe andmist käsitlevad üksikasjalikumad nõuded esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/16/EÜ (tavaraudteeveoorganisatsioonide koostalitlusvõime kohta) ⁽⁵⁾ tehnilistes koostalitlusnõuetes.
- (6) Rongireisijate õiguste tugevdamine peaks tuginema olemasoleval sellekohasel rahvusvahelise õiguse süsteemil, mis sisaldub 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteevedude konventsiooni (COTIF) (nagu seda on muudetud rahvusvaheliste raudteevedude konventsiooni 3. juuni 1999. aasta muutmisprotokolliga) lisas A – reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIV). Kuid soovitatav on laiendada käesoleva määruse reguleerimisala ja kaitsta mitte ainult rahvusvahelisi, vaid ka riigisiseseid reisijaid.
- (7) Raudtee-ettevõtjad peaksid tegema koostööd, et hõlbustada rongireisijate üleminekut ühe operaatori juurest teise juurde, pakkudes võimaluse korral otsepileteid.
- (8) Rongireisijatele teabe ja piletite andmist tuleks hõlbustada arvutipõhiste süsteemide üldnõuetele kohandamisega.
- (9) Reisi teabe- ja broneerimissüsteemide edasine rakendamine peaks olema kooskõlas tehniliste koostalitlusnõuetega.
- (10) Raudtee reisijateveo teenused peaksid olema kodanikele üldiselt kasulikud. Sellest tulenevalt peaksid puudega isikutel ja liikumispuudega isikutel (puude, vanuse või muu teguri tõttu) olema rongireisideks sellised võimalused, mis on võrreldavad teiste kodanike võimalustega. Puudega isikutel ja liikumispuudega isikutel on kõigi teiste kodanikega võrdsed õigused vabale liikumisele, valikuvabadusele ja mittediskrimineerimisele. Sealhulgas tuleks erilist tähelepanu pöörata puudega isikute ja liikumispuudega isikute teavitamisele seoses raudteeveo teenustele juurdepääsuga, veeremile juurdepääsu tingimustega ja rongis olevate võimalustega. Meelelise puudega reisijatele hilinemiste kohta parima teabe andmiseks tuleks vajaduse korral kasutada visuaal- ja helisüsteeme. Puudega isikutel ja liikumispuudega isikutel peaks olema võimalus osta rongis pileteid ilma lisatasuta.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 8.⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta aramus (ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 490), nõukogu 24. juuli 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 289 E, 28.11.2006, lk 1), Euroopa Parlamendi 18. jaanuari 2007. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 25. septembri 2007. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 26. septembri 2007. aasta otsus.⁽⁴⁾ EÜT C 137, 8.6.2002, lk 2.⁽⁵⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007, lk 63).

- (11) Raudtee-ettevõtjad ja jaamaülemad peaksid liikumispuudega isikutega seotud tehnilisi koostalitlusnõudeid järgides võtma arvesse puudega isikute ja liikumispuudega isikute vajadusi selliselt, et kooskõlas ühenduse riigihanke-eeskirjadega tagatakse uute materjalide hankimisel või ehitus- või suurte renoveerimistöde teostamisel kõigi hoonete ja veeremite juurdepääsetavus, eemaldades järkjärgult füüsilised ja funktsionaalsed takistused.
- (12) Raudtee-ettevõtjatel peaks olema kohustus ennast kindlustada või võtta samaväärseid meetmeid seoses nende vastutusega rongireisijate eest õnnetusjuhtumi korral. Raudtee-ettevõtjate minimaalset kindlustussummat tuleks edaspidi läbi vaadata.
- (13) Suuremad õigused hüvitisele ja abile hilinemise, ühendusreisist mahajäämise või teenuse tühistamise korral peaks muutma rongireisijateturu motiveeritumaks reisijate kasuks.
- (14) On soovitatav, et käesolev määrus looks reisijate jaoks raudtee-ettevõtja vastutusega seotud hüvitiste süsteemi hilinemise korral samadel alustel nagu COTIFiga sätestatud rahvusvaheline süsteem ja eriti selle CIV lisa reisijate õiguste kohta.
- (15) Kui liikmesriik annab raudtee-ettevõtjatele erandi käesoleva määruse sätete suhtes, julgustab ta raudtee-ettevõtjaid, reisijaid esindavate organisatsioonidega konsulteerides, võtma meetmeid hüvitise maksmiseks ja abi osutamiseks raudtee reisijateveo teenuse olulise katkemise korral.
- (16) Ühtlasi on soovitatav leevendada õnnetuses kannatanute ja nende ülalpeetavate lühiajalisi rahamuresid vahetult pärast õnnetust.
- (17) Rongireisijate huvides on asjakohaste meetmete võtmine kokkuleppel avalik-õiguslike asutustega, et tagada reisijate turvalisus nii jaamades kui rongis.
- (18) Rongireisijad peaksid saama esitada kaebuse igale asjaomasele raudtee-ettevõtjale seoses käesoleva määrusega sätestatud õiguste ja kohustustega ning saama neilt mõistliku aja jooksul vastuse.
- (19) Raudtee-ettevõtjad peaksid määratlema, reguleerima ja kontrollima teenuste kvaliteedistandardeid rongireisijatele.
- (20) Käesoleva määruse sisu tuleks uuesti läbi vaadata seoses inflatsioonist tuleneva rahasummade kohandamisega, teabe ja teenuste kvaliteedinõuetega turu arengusuundi silmas pidades ning käesoleva määruse mõjuga teenuste kvaliteedi suhtes.
- (21) Käesolev määrus ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽¹⁾ kohaldamist.
- (22) Liikmesriigid peaksid kehtestama karistused käesoleva määruse rikkumise eest ja tagama nende karistuste rakendamise. Karistused, mille hulka võib kuuluda ka asjaomasele isikule hüvitise maksmine, peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (23) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt ühenduse raudteede arendamist ja reisijate õiguste kehtestamist ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (24) Käesoleva määruse eesmärgiks on raudtee reisijateveo teenuse parandamine ühenduses. Seepärast peaks liikmesriikidel olema võimalus teha erandeid teenustele piirkondades, kus olulist osa teenuseid kasutatakse väljaspool ühendust.
- (25) Mõnes liikmesriigis võib raudtee-ettevõtjatel käesoleva määruse jõustumisel olla raskusi kõigi selle sätete rakendamisel. Seetõttu peaks liikmesriigid saama teha riigisisestele pikamaa raudtee reisijateveo teenustele ajutisi erandeid käesoleva määruse sätete suhtes. Ajutine erand ei peaks siiski kehtima nende käesoleva määruse sätete suhtes, mis annavad puudega isikutele ja liikumispuudega isikutele juurdepääsu raudteetranspordile ja mis käsitlevad nende isikute õigusi, kes soovivad osta rongiga reisimiseks pileteid ilma põhjendamatute takistusteta, samuti sätteid mis käsitlevad raudtee-ettevõtjate vastutust seoses reisijate ja nende pagasiga, nõude suhtes, et ettevõtjatel peab olema kohane kindlustus, ja nõude suhtes, et ettevõtjad peavad võtma kohaseid meetmeid, et tagada reisijate turvalisus raudteejaamades ja rongides ning ohjata riske.

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

- (26) Linna- või linnalähiliinide ja piirkondlikel raudtee reisirajateveo teenustel on pikamaa teenustest erinev iseloom. Seetõttu peaks liikmesriigid saama teha linna- või linnalähiliinide ja piirkondlikele raudtee reisirajateveo teenustele ajutisi erandeid käesoleva määruse sätete suhtes, välja arvatud teatud sätete osas, mis peaks kehtima kõigi raudtee reisirajateveo teenuste suhtes kogu ühenduses.
- (27) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused) ⁽¹⁾.
- (28) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus vastu võtta rakendusmeetmeid. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid või täiendada käesolevat määrust, lisades uusi vähem olulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad järgneva kohta:

- raudtee-ettevõtjate poolt antav teave, veolepingute sõlmimine, piletite väljastamine ning raudteeveo arvutipõhise teabe ja broneerimissüsteemi rakendamine;
- raudtee-ettevõtjate vastutus ning nende kindlustuskohustused reisirajate ja nende pagasi suhtes;
- raudtee-ettevõtjate kohustused reisirajate ees hilinemise korral;
- rongiga reisivate puudega isikute ja liikumispuudega isikute kaitse ning abistamine;
- veoteenuste kvaliteedistandardite määramine ja järelevalve, reisirajate ohutuse riskide ohjamine ja kaebuste käsitlemine ning
- täitmise tagamise üldeeskirjad.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse piires kõigile raudteereisidele ja -teenustele, mida osutab üks või mitu vastavalt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivile 95/18/EÜ (raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta) ⁽²⁾ litsentseeritud raudtee-ettevõtjat.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata raudtee-ettevõtjate ja transporditeenuste suhtes, keda või mida ei litsentseerita vastavalt direktiivile 95/18/EÜ.

3. Käesoleva määruse jõustumisel kohaldatakse artikleid 9, 11, 12 ja 19, artikli 20 lõiget 1 ning artiklit 26 kõikidele raudtee reisirajateveo teenustele kogu ühenduses.

4. Liikmesriik võib läbipaistval ja mittediskrimineerival alusel maksimaalselt viieks aastaks teha riigisisestele raudtee reisirajateveo teenustele erandi käesoleva määruse sätete – välja arvatud lõikes 3 osutatud sätete – kohaldamise suhtes, mida võib uuendada kaks korda maksimaalselt viieks aastaks.

5. Liikmesriik võib linna- või linnalähiliinide või piirkondlikud raudtee reisirajateveo teenused vabastada käesoleva määruse sätete – välja arvatud käesoleva artikli lõikes 3 osutatud sätete – kohaldamisest. Linna- või linnalähiliinide või piirkondlike raudtee reisirajateveo teenuste eristamiseks kohaldatakse liikmesriigid nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivis 91/440/EMÜ (ühenduse raudteede arendamise kohta) ⁽³⁾ toodud definitsioone. Liikmesriigid kasutavad nende definitsioonide kohaldamisel järgmisi kriteeriume: vahemaa, teenuste sagedus, planeeritud peatuste arv, kasutatavad veeremid, piletiskeemid, kõrghooaja ja madalhooaja teenuste vaheline reisirajate arvu erinevus, rongikoodid ja ajakavad.

6. Liikmesriik võib maksimaalselt viieks aastaks läbipaistval ja mittediskrimineerival alusel teha erandi, mida saab uuendada, käesoleva määruse sätete kohaldamise suhtes, teatud teenustele või reisidele, kuna oluline osa raudtee reisirajateveo teenusest, sealhulgas vähemalt üks sõiduplaanijärgne peatus jaamas, on väljaspool ühendust.

7. Liikmesriigid teavitavad komisjoni vastavalt lõigetele 4, 5 ja 6 tehtud eranditest. Komisjon võtab kohaseid meetmeid, kui erand ei ole käesoleva artikli sätetega kooskõlas. Hiljemalt 3. detsembril 2014 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande vastavalt lõigetele 4, 5 ja 6 tehtud eranditest.

⁽²⁾ EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/49/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

⁽³⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „raudtee-ettevõtja” – raudtee-ettevõtja direktiivi 2001/14/EÜ ⁽¹⁾ artiklis 2 määratletud tähenduses ning igasugune avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja, kelle tegevuseks on raudtee kauba- ja/või reisijateveo teenuste osutamine, tingimusel et ettevõtja tagab ka veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;
2. „vedaja” – lepinguline raudtee-ettevõtja, kellega reisija on sõlminud veolepingu, või üksteisele järgnevad raudtee-ettevõtjad, kes on vastutavad nimetatud lepingu alusel;
3. „asendusvedaja” – raudtee-ettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga veolepingut, kuid kellele lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja on täielikult või osaliselt usaldanud raudteeveo läbiviimise;
4. „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja” – mis tahes organ või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3, mis võib tähendada ka raudteeinfrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist; raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesandeid seoses raudteevõrgu või selle osaga võib edasi anda erinevatele organitele või ettevõtjatele;
5. „jaamaülem” – organisatsiooniline üksus liikmesriigis, kes vastutab raudteejaamade juhtimise eest ning kes võib olla raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja;
6. „reisikorraldaja” – korraldaja või vahendaja direktiivi 90/314/EMÜ ⁽²⁾ artikli 2 lõigetes 2 ja 3 määratletud tähenduses, välja arvatud raudtee-ettevõtja;
7. „piletimüüja” – raudteeveo teenuste vahendaja, kes sõlmib veolepinguid ja müüb pileteid nii raudtee-ettevõtja nimel kui enda arvel;
8. „veoleping” – tasulist või tasuta vedu käsitlev leping raudtee-ettevõtja või piletimüüja ja reisija vahel ühe või mitme veo teenuse osutamiseks;
9. „broneering” – reisimisõigust andev dokument või elektrooniline luba, kui isiklik veokokkulepe on eelnevalt kinnitatud;
10. „otsepilet” – pilet või piletid, mis tõendavad veolepingu olemasolu, mis on sõlmitud järjestikusteks raudteeveo teenusteks ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt;
11. „riigisisene veo teenus” – raudtee reisijateveo teenus, mille puhul rong ei ületa liikmesriigi piiri;
12. „hiline mine” – ajaline erinevus selle kellaaja vahel, millal reisija pidi avaldatud sõiduplaani kohaselt saabuma, ning tema tegeliku või oodatava saabumisaaja vahel;
13. „reisikaart” või „perioodipilet” – piiramata reiside arvuga pilet, mis võimaldab selle volitatud omanikul rongiga reisida kindla ajavahemiku jooksul kindlal marsruudil või kindla ettevõtja liinidel;
14. „raudteeveo arvutipõhine teabe- ja broneerimissüsteem (CIRSRT)” – arvutipõhine süsteem, mis sisaldab teavet raudtee-ettevõtjate poolt reisijatele pakutavate teenuste kohta; CIRSRTis leiduv teave raudtee reisijateveo teenuste kohta sisaldab järgmist:
 - a) raudtee reisijateveo teenuste sõiduplaanid ja ajakavad;
 - b) vabad istekohad raudtee reisijateveo teenuste osutamisel;
 - c) hinnad ja eritingimused;
 - d) puudega isikute ja liikumispuudega isikute rongidele juurdepääsu tingimused;
 - e) kanalid, mille kaudu võib broneerida või väljastada pileteid või otsepileteid, tingimusel et osa või kõik nendest kanalitest on tehtud kättesaadavaks tellimuse esitanud kasutajatele;
15. „puudega isik” või „liikumispuudega isik” – isik, kelle liikumisvõime on reisi ajal füüsilise (meelelise või liikumisega seotud, püsiva või ajutise) või vaimse puude või kahjustuse või muu puude või vanuse tõttu piiratud ning kelle seisund nõuab asjakohast tähelepanu ning kõikidele reisijatele kättesaadavate teenuste kohandamist tema erivajaduste;
16. „üldised veotingimused” – vedaja tingimused üldtingimuste või igas liikmesriigis seaduslikult kehtivate tariifide kujul, mis saavad veolepingu sõlmimisel selle lahutamatuks osaks;
17. „sõiduk” – mootorsõiduk või haagis, mida veetakse seoses reisijateveoga.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ.

⁽²⁾ Nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta (EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59).

II PEATÜKK

VEOLEPING, TEAVE JA PILETID*Artikkel 4***Veoleping**

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

*Artikkel 5***Jalgrattad**

Raudtee-ettevõtjad võimaldavad reisijatel võtta rongi kaasa jalgrattaid, vajaduse korral tasu eest, kui nad on kergesti kantavad, kui see ei mõjuta ebasoodsalt konkreetset raudteeteenust ja kui veerem seda võimaldab.

*Artikkel 6***Kohustustest loobumise keeld ja piirangute kehtestamine**

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

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

*Artikkel 7***Teavitamiskohustus seoses veoteenuste lõpetamisega**

Raudtee-ettevõtjad või vajaduse korral raudteel avaliku teenindamise lepingu eest vastutavad pädevad ametiasutused avalikustavad oma otsused veoteenuste lõpetamise kohta asjakohaste kanalite kaudu enne nende otsuste rakendamist.

*Artikkel 8***Reisiteave**

1. Ilma et see piiraks artikli 10 kohaldamist, peavad raudtee-ettevõtjad ja ühe või mitme raudtee-ettevõtja poolt veolepinguid pakuvad piletimüüjad andma nõudmise korral reisijale vähemalt II lisa I osas osutatud teavet seoses reisidega, mille jaoks asjajomane raudtee-ettevõtja on sõlminud veolepingu. Enda arvel veolepinguid pakuvad piletimüüjad ning reisikorraldajad annavad seda teavet, kui see on kättesaadav.

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

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud teave peab olema antud kõige asjakohasemas vormis. Erilist tähelepanu pööratakse seoses sellega kuulmis- ja/või nägemispuudega inimeste vajadustele.

*Artikkel 9***Piletite, otsepiletite ja broneeringute kättesaadavus**

1. Raudtee-ettevõtjad ja piletimüüjad pakuvad piletiteid, otsepiletiteid ja broneeringuid, juhul kui need on kättesaadavad.

2. Ilma et see piiraks lõike 4 kohaldamist, levitavad raudtee-ettevõtjad reisijatele piletiteid vähemalt ühe järgmise kanali kaudu:

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

3. Ilma et see piiraks lõigete 4 ja 5 kohaldamist, levitavad raudtee-ettevõtjad avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate teenuste piletiteid vähemalt ühe järgmise kanali kaudu:

- a) piletikassad või müügiautomaadid;
- b) rong.

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

5. Kui rongi väljumise jaamas ei ole piletikassat ega müügiautomaati, teavitatakse reisijaid jaamas vähemalt:

- a) võimalusest osta piletiteid telefoni teel või Internetis või rongis ja ostu sooritamise korraldusest;
- b) lähimast raudteejaamast või kohast, kus on olemas piletikassad ja/või müügiautomaadid.

*Artikkel 10***Reisiteabe- ja broneerimissüsteemid**

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

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

3. Komisjon võtab Euroopa Raudteeagentuuri esitatud ettepaneku alusel 3. detsembriks 2010 vastu tehnilised koostalitlusnõuded reisijatele mõeldud telemaatilistele seadmetele. Tehnilised koostalitlusnõuded võimaldavad II lisas esitatud teabe andmist ning käesoleva määrusega reguleeritud piletite väljastamist.

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

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

III PEATÜKK

RAUDTEE-ETTEVÕTJA VASTUTUS REISIJATE JA NENDE PAGASI EEST

Artikkel 11

Vastutus reisijate ja pagasi eest

Kui käesoleva peatüki sätetest ei tulene teisiti ja piiramata siseriikliku õigusega reisijatele ette nähtud täiendavat hüvitist, reguleeritakse raudtee-ettevõtja vastutust reisijate ja nende pagasi eest I lisa IV jaotise I, III ja IV peatükiga ning VI ja VII jaotisega.

Artikkel 12

Kindlustus

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

2. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 3. detsembriks 2010 aruande raudtee-ettevõtjate minimaalse kindlustussumma kindlaksmääramise kohta. Vajaduse korral kaasnevad aruandega ettepanekud või soovitusel selle küsimuse kohta.

Artikkel 13

Ettemaksed

1. Reisija surma või vigastuse korral teeb raudtee-ettevõtja, nagu viidatud I lisa artikli 26 lõikes 5, viivitamata, kuid igal juhul mitte hiljem kui viisteist päeva pärast hüvitise saamisele õigust omava füüsilise isiku kindlakstegemist ettemaksed, mis katavad vahetud majanduslikud vajadused võrdeliselt kahju suurusega.

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

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

Artikkel 14

Vastutuse vaidlustamine

Isegi kui raudtee-ettevõtja vaidlustab oma vastutuse edasitoimetatava reisija kehavigastuse eest, teeb ta igasugused mõistlikud jõupingutused reisija abistamiseks kahju hüvitamise nõudmisel kolmandatelt isikutelt.

IV PEATÜKK

HILINEMINE, ÜHENDUSREISIST MAHAJÄÄMINE JA REISI TÜHISTAMINE

Artikkel 15

Vastutus hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest

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

Artikkel 16

Tagasimakse ja marsruudi muutmine

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

- a) pileti maksumuse täieulatuslik tagasimaksmine vastavalt selle ostmise tingimustele reisi juba läbitud osa või osade ning alles läbimata osa või osade eest, juhul kui reis ei täida enam ühtegi eesmärki reisija algse reisikava suhtes, vajaduse korral koos tagasisõidu teenusega algsesse lähtekohta esimesel võimalusel. Tagasimakse toimub samadel tingimustel kui artiklis 17 osutatud hüvitise maksmine; või
- b) esimesel võimalusel reisi jätkamine või marsruudi muutmine sihtkohta jõudmiseks võrdväärsetel transporditingimustel; või
- c) reisi jätkamine või marsruudi muutmine sihtkohta jõudmiseks võrdväärsetel transporditingimustel hilisemal kuupäeval vastavalt sellele, kuidas reisijale sobib.

Artikkel 17

Piletihinna hüvitamine

1. Kaotamata õigust transpordile, võib reisija hilinemise korral taotleda raudtee-ettevõtjalt hüvitist nende hilinemiste eest piletil märgitud lähte- ja sihtkoha vahel, mille puhul piletit pole hüvitatud vastavalt artiklile 16. Hilinemiste eest makstavad miinimumhüvitised on järgmised:

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

Reisikaardi või perioodipiletiga reisijad, kes kogevad selle kehtivuse ajal korduvaid hilinemisi või tühistamisi, võivad taotleda piisavat hüvitist vastavalt raudtee-ettevõtja hüvitiste korrale. Selles korras sätestatakse hilinemise kindlaksmääramise ja hüvitise arvestamise kriteeriumid.

Hilinemise korral makstava hüvitise arvutamisel võetakse arvesse hind, mille reisija hilineb teenuse eest tegelikult tasus.

Kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõidu eest, võetakse edasi- või tagasisuunal hilinemise korral makstava hüvitise arvutamisel arvesse pool pileti eest makstud hinnast. Samal viisil täishinnaga võrdeliselt arvutatakse hüvitist mis tahes teisel kujul veolepinguga ja järjestikuseid reisietape võimaldava hilineb veoteenuse eest.

Hilinemise aja arvutamisel ei võeta arvesse hilinemist, mille kohta raudtee-ettevõtja saab tõestada, et see toimus väljaspool territooriume, kus kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut.

2. Piletihinna hüvitist makstakse ühe kuu jooksul pärast hüvitistetaotluse esitamist. Hüvitist võib maksta tšekkide ja/või teiste teenustega, kui tingimused on paindlikud (eelkõige seoses kehtivusaja ja sihtkohaga). Reisija nõudmisel makstakse hüvitist rahas.

3. Piletihinna hüvitist ei või maha arvata tehingukuludid, sealhulgas lõive, telefonikõnede maksumust või marke. Raudtee-ettevõtjad võivad määrata alammäärad, millest madalamaid hüvitistussummasid ei maksta. Selline alammäär ei ületa 4 eurot.

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

Artikkel 18

Abi

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

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

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

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

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

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

V PEATÜKK

PUUDEGA ISIKUD JA LIIKUMISPUUDEGA ISIKUD

Artikkel 19

Õigust transpordile

1. Raudtee-ettevõtjad ja jaamaülemad koostavad või kehtestavad puudega isikuid ja liikumispuudega isikuid esindavate organisatsioonide aktiivsel osalusel võrdsel alusel juurdepääsu eeskirjad puudega isikute ja liikumispuudega isikute transpordi suhtes.

2. Puudega isikute ja liikumispuudega isikute broneeringute ning piletite eest ei võeta lisatasu. Raudtee-ettevõtja, piletimüüja või reisikorraldaja ei või keelduda broneeringust või pileti väljastamisest puudega isikule või liikumispuudega isikule ega nõuda, et sellist isikut saadaks teine isik, välja arvatud juhul, kui see on tingimata vajalik lõikes 1 osutatud juurdepääsu eeskirjade järgimiseks.

Artikkel 20

Puudega isikute ja liikumispuudega isikute teavitamine

1. Raudtee-ettevõtja, piletimüüja või reisikorraldaja annavad nõudmise korral puudega isikutele ja liikumispuudega isikutele vastavalt artikli 19 lõikes 1 osutatud juurdepääsutingimuste teavet raudteevee teenustele juurdepääsu ja veeremile juurdepääsu tingimuste kohta ning teavitavad puudega isikuid ja liikumispuudega isikuid rongis olevatest võimalustest.

2. Kui raudtee-ettevõtja, piletimüüja ja/või reisikorraldaja kehtestab piirangu vastavalt artikli 19 lõikele 2, teavitab ta nõudmise korral asjaomast puudega isikut või liikumispuudega isikut kirjalikult selle põhjustest viie tööpäeva jooksul pärast broneeringust või piletimüügist keeldumist või saatja olemasolu tingimuse kehtestamist.

Artikkel 21

Juurdepääsetavus

1. Raudtee-ettevõtja ja jaamaülem tagavad, järgides liikumispuudega isikutega seotud tehnilisi koostalitlusnõudeid, et raudteejaamad, perroonid, veerem ja muud vahendid on puudega isikutele ja liikumispuudega isikutele juurdepääsetavad.

2. Kui rongis pole vagunisaatjaid või jaamas personali, teevad raudtee-ettevõtjad ja jaamaülemad kõik mõistlikud pingutused, et võimaldada puudega isikutele või liikumispuudega isikutele juurdepääsu rongiga reisimiseks.

Artikkel 22

Abi raudteejaamades

1. Puudega isiku või liikumispuudega isiku väljumisel, läbisõidul või saabumisel personaliga varustatud jaama tagab jaamaülem tema tasuta abistamise nii, et nimetatud isik saaks siseneda väljuvasse rongi või väljuda saabuvast rongist, millele ta on pileti ostmud, ilma et see piiraks artiklis 19 lõikes 1 osutatud juurdepääsu eeskirjade kohaldamist.

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

3. Personalita jaamas tagavad raudtee-ettevõtjad ja jaamaülemad, et vastavalt artikli 19 lõikes 1 osutatud juurdepääsueeskirjadele on esitatud kergesti juurdepääsetav teave lähima personaliga jaama ning puudega isikutele ja liikumispuudega isikutele otseselt kättesaadava abi kohta.

Artikkel 23

Abi rongis

Ilma et see piiraks artikli 19 lõikes 1 osutatud juurdepääsu eeskirjade kohaldamist, annab raudtee-ettevõtja puudega isikutele ja liikumispuudega isikule tasuta abi rongis viibimisel, rongi sisene misel ja sealt väljumisel.

Käesolevas artiklis käsitatakse rongis abistamisena kõiki mõistlike pingutusi, et pakkuda abi puudega isikule või liikumispuudega isikule, mis võimaldab tal rongis saada juurdepääsu samadele teenustele kui teised reisijad, juhul kui isiku puude või liikumispuude ulatus ei võimalda tal iseseisvalt ja ohutult neile teenustele juurdepääsu saada.

Artikkel 24

Abi andmise tingimused

Raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad teevad koostööd, et osutada puudega või liikumispuudega isikutele abi kooskõlas artiklitega 22 ja 23 vastavalt järgmistele punktidele:

- a) abi antakse tingimusel, et raudtee-ettevõtjale, jaamaülemale, piletimüüjale või reisikorraldajale, kelle käest pilet osteti, on asjaomase isiku abivajadustest vähemalt 48 tundi enne abi vajamist ette teatatud. Kui pilet kehtib mitme reisi jaoks, piisab ühest teatest, tingimusel et järgnevate reiside kohta on antud piisavalt teavet;
- b) raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad, piletimüüjad ja reisikorraldajad võtavad teadete vastuvõtmiseks kõik vajalikud meetmed;
- c) juhul kui abivajadusest vastavalt punktile a ei ole teatatud, teevad raudtee-ettevõtja ja jaamaülem kõik mõistlikud pingutused, et anda puudega isikule või liikumispuudega isikule reisimist võimaldavat abi;

- d) ilma et see piiraks teiste üksuste volitusi väljaspool raudteejaama territooriumi paiknevate alade suhtes, määrab jaamaülem või muu volitatud isik kindlaks kohad raudteejaama sees ja väljas, kus puudega isikud ja liikumispuudega isikud saavad teatada oma saabumisest raudteejaama ning vajaduse korral abi paluda;
- e) abi osutatakse tingimusel, et puudega isik või liikumispuudega isik ilmub kindlaksmääratud kohta raudtee-ettevõtja või sellist abi osutava jaamülema poolt määratud ajaks. Määratud aeg ei ole rohkem kui 60 minutit enne avaldatud väljumisaega või aega, mil kõigil reisijatel palutakse end reisile registreerida. Kui puudega isiku või liikumispuudega isiku ilmumise aega ei ole määratud, peab isik ilmuma kindlaksmääratud kohta hiljemalt 30 minutit enne avaldatud väljumisaega või aega, mil kõigil reisijatel palutakse end reisile registreerida.

Artikkel 25

Liikumisvahendite ja muu erivarustusega seotud hüvitis

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

VI PEATÜKK

OHUTUS, KAEBUSED JA TEENUSE KVALITEET

Artikkel 26

Reisijate ohutus

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

Artikkel 27

Kaebused

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

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

3. Raudtee-ettevõtja avaldab artiklis 28 osutatud aastaaruandes esitatud ja käsitletud kaebuste arvu ja tüübi, nendele vastamise aja ning võimalikud võetud parandusmeetmed.

Artikkel 28

Teenuste kvaliteedistandardid

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

2. Raudtee-ettevõtjad kontrollivad oma teenuse kvaliteeti vastavalt kvaliteedistandarditele. Raudtee-ettevõtjad avaldavad igal aastal koos aastaaruandega aruande teenuse kvaliteedi kohta. Teenuse kvaliteedi aruanded avaldatakse raudtee-ettevõtja veebilehel Internetis. Lisaks tehakse need aruanded kättesaadavaks Euroopa Raudteeamendi veebilehel Internetis.

VII PEATÜKK

TEAVITAMINE JA TÄITMINE

Artikkel 29

Reisijate teavitamine nende õigustest

1. Rongipileteid müües teavitavad raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad ja reiskorraldajad reisijaid nende õigustest ja kohustustest, mis tulenevad käesolevast määrusest. Selle teabenõude järgimiseks võivad raudtee-ettevõtjad, jaamaülemad ja reiskorraldajad kasutada komisjoni poolt kõigis Euroopa Liidu ametlikes keeltes koostatud ning neile kättesaadavaks tehtud kokkuvõtet käesoleva määruse sätetest.

2. Raudtee-ettevõtjad ja jaamaülemad teavitavad reisijaid raudteejaamas ja rongis sobival viisil liikmesriikide poolt vastavalt artiklile 30 määratud organi kontaktandmetest.

Artikkel 30

Täitmine

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

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

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

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

Artikkel 31

Täitevorganite koostöö

Artiklis 30 nimetatud täitevorganid vahetavad andmeid oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta, et otsustuspõhimõtteid kogu ühenduse ulatuses ühtlustada. Selle ülesande teostamisel toetab neid komisjon.

VIII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 32

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavaid karistusi käsitlevad eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad need eeskirjad ja meetmed komisjonile 3. juuniks 2010, samuti edastavad liikmesriigid komisjonile viivitamatult kõik neid eeskirju ja meetmeid puudutavad hilisemad muudatused.

Artikkel 33

Lisad

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, muutes selle lisasid (välja arvatud I lisa), võetakse vastu vastavalt artikli 35 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Artikkel 34

Muudatussätted

1. Artiklite 2, 10 ja 12 rakendamiseks vajalikud meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 35 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, kohandades käesolevas määruses, välja arvatud I lisas osutatud rahasummasid seoses inflatsiooniga, võetakse vastu vastavalt artikli 35 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 35

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 91/440/EMÜ artikli 11a alusel loodud komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 36

Aruandmine

Komisjon esitab 3. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse rakendamise ja selle tulemuste aruande, eelkõige teenuste kvaliteedi standardite kohta.

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

Artikkel 37

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub 24 kuud pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

I LISA

Väljavõtte reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsetest eeskirjadest (CIV)

Liide A

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

II JAOTIS

REISIJAVEOLEPINGU SÕLMIMINE JA TÄITMINE

Artikkel 6

Reisijaveoleping

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

Artikkel 7

Sõidudokument

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

Artikkel 8

Sõidutasu maksmine ja tagastamine

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

Artikkel 9

Sõiduõigus. Vedamisest keeldumine

1. Reisijal peab olema sõitu alustades kehtiv sõidudokument, mille ta on kohustatud sõidudokumentide kontrollimisel esitama. Üldised veotingimused võivad ette näha,

- a) et reisija, kes ei esita kehtivat sõidudokumenti, peab lisaks sõidutasule maksma lisamaksu;
- b) et võib keelduda sellise reisija edasisest vedamisest, kes otsekohe ei maksa ära sõidutasu või lisamaksu;
- c) kas ja millistel tingimustel tuleb lisamaksu summa tagastada.

2. Üldised veotingimused võivad ette näha võimaluse keelduda selliste reisijate vedamisest või nende vedamise jätkamisest, kes

- a) ohustavad sõidu turvalisust ja korda või kaasreisijate turvalisust,
- b) häirivad talumatul moel kaasreisijaid,

ning et sellistel reisijatel ei ole õigust sõidutasu ja pagasiveotasu tagastamisele.

Artikkel 10

Ametlike formaalsuste täitmine

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

Artikkel 11

Rongi käigust ärajäämine ja hiline mine. Hilinemine ümberistumisele

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

III JAOTIS

KÄSIPAKKIDE, LOOMADE, PAGASI JA SÕIDUKITE VEDU

I peatükk

Üldsätted

Artikkel 12

Lubatud esemed ja loomad

1. Reisija võib vastavalt üldistele veotingimustele kaasa võtta kergesti kantavaid esemeid (käsipakke) ja elusloomi. Peale selle võib reisija vastavalt üldiste veotingimuste erisätetele kaasa võtta suuremõõtmelisi esemeid. Käsipagasina ei tohi kaasa võtta esemeid ja loomi, mis võivad teisi reisijaid takistada või häirida või neile kahju tekitada.

2. Reisija võib esemeid ja loomi vastavalt üldistele veotingimustele registreeritud pagasisse anda.

3. Vedaja võib reisijate veo puhul võimaldada ka reisijatele kuuluvate sõidukite vedu vastavalt üldiste veotingimuste erisätetele.

4. Ohtlike kaupade vedu käsipakkide ja pagasina, samuti sõidukites või sõidukitel, mida veetakse raudteel vastavalt käesolevale jaotisele, on lubatud ainult koosõlas „Määrusega ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo kohta” (RID).

*Artikkel 13***Kontrollimine**

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

*Artikkel 14***Ametlike formaalsuste täitmine**

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

II peatükk

Käsipakid ja loomad*Artikkel 15***Järelevalve**

Reisija peab ise oma käsipakkide ja kaasavõetud loomade järele valvama.

III peatükk

Pagas*Artikkel 16***Registreeritud pagasi vastuvõtmine**

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

*Artikkel 17***Pagasi registreerimiskviitung**

1. Üldised veotingimused määravad kindlaks pagasi registreerimiskviitungi vormi ja sisu, samuti keele ja kirjamärgid, mida selle trükkimisel ja täitmisel tuleb kasutada. Artikli 7 lõige 5 kehtib vastavalt.
2. Pagasi registreerimiskviitungile tuleb kindlasti kanda:
 - a) vedaja või vedajad;
 - b) teave selle kohta, et vedu allub isegi vastupidise kokkuleppe korral käesolevatele ühtsetele eeskirjadele; seda võib tähistada lühendiga CIV;

- c) igasugune muu teave, mis on vajalik registreeritud pagasi veol kehtivate lepinguliste kohustuste tõendamiseks ning mis võimaldab reisijal antud veolepingust tulenevaid õigusi maksta panna.
3. Reisija peab pagasi registreerimiskviitungi vastuvõtmisel veenduma, et see oleks väljastatud vastavalt tema andmetele.

Artikkel 18

Vormistamine ja vedu

1. Kui üldised veotingimused ei näe ette erandeid, vormistatakse pagas üksnes sõidudokumendi esitamisel, mis kehtib vähemalt pagasi sihtkohani. Muus osas toimub pagasi vormistamine vastavalt pagasi vastuvõtu kohas kehtivatele eeskirjadele.
2. Kui üldised veotingimused lubavad pagasi vastu võtta ilma sõidudokumendi esitamata, siis kohaldatakse käesolevate ühtsete eeskirjade sätteid reisija õiguste ja kohustuste kohta seoses registreeritud pagasiga analoogselt ka registreeritud pagasi saatja suhtes.
3. Vedaja võib registreeritud pagasit vedada teise rongiga või teist liiki transpordivahendiga ning teist teed mööda kui reisijat.

Artikkel 19

Registreeritud pagasi veotasu maksmine

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

Artikkel 20

Registreeritud pagasi märgistamine

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

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

Artikkel 21

Õigus registreeritud pagasit käsutada

1. Kui asjaolud seda lubavad ja see ei ole vastuolus tolli- ega muude ametivõimude poolt nõutud formaalsustega, siis võib reisija nõuda, et pagas talle registreerimise kohas väljastatakse pagasi registreerimiskviitungi vastu või kui üldised veotingimused seda ette näevad, siis ka sõidudokumendi esitamisel.
2. Üldised veotingimused võivad ette näha veel muid sätteid käsutusõiguse kohta, eelkõige sihtkoha muutmist ja sellest reisija jaoks tulenevaid võimalikke kulusid.

Artikkel 22

Pagasi väljastamine

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

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

2. Pagasi väljastamisega pagasi registreerimiskviitungi valdajale võrdsustatakse sihtkohas kehtivate eeskirjade kohane:
- a) pagasi üleandmine tolli- või maksuametile neile kuuluvais vormistamis- või laoruumides, kui need ei ole vedaja järelevalve all;
- b) elusloomade üleandmine kolmanda isiku hoole alla.

3. Pagasi registreerimiskviitungi valdaja võib sihtkohas nõuda pagasi väljastamist kohe pärast kokkulepitud aja ning vajaduse korral tolli- või muude ametivõimude poolt nõutud formaalsuste täitmiseks kulunud aja möödumist.
4. Kui pagasi registreerimiskviitungit ei esitata, peab vedaja väljastama pagasi ainult sellele isikule, kes tõendab, et tal on selleks õigus; ebapiisava tõendamise korral võib vedaja nõuda tagatist.
5. Pagas tuleb väljastada registreerimisel fikseeritud sihtkohas.
6. Pagasi registreerimiskviitungi valdaja, kellele pagasit ei väljastata, võib nõuda, et pagasi registreerimiskviitungile märgitakse päev ja kellaaeg, mil ta nõudis väljastamist vastavalt lõikele 3.
7. Õigustatud isik võib keelduda pagasi vastuvõtmisest, kui vedaja ei täida tema nõudmist kontrollida tema juuresolekul registreeritud pagasit, et tuvastada tema poolt väidetud kahju.
8. Muus osas toimub pagasi väljastamine vastavalt sihtkohas kehtivatele eeskirjadele.

IV peatükk

Sõidukid

Artikkel 23

Veotingimused

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

Artikkel 24

Veodokument

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

Artikkel 25

Kohaldatav õigus

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

IV JAOTIS

VEDAJA VASTUTUS

I peatükk

Vastutus reisijate surma ja vigastuste korral

Artikkel 26

Vastutuse alus

1. Vedaja vastutab kahju eest, mille põhjustavad reisija surm, vigastused või muud tema füüsilise või vaimse tervise kahjustused raudtee majandamisega seotud õnnetuste tagajärjel, reisija viibimise ajal raudteevagunis või sinna sisenedes või sealt väljudes, sõltumata sellest, millist raudteeinfrastruktuuri kasutatakse.
2. Vedaja vabaneb sellest vastutusest, kui
 - a) õnnetuse põhjustasid asjaolud, mis ei olnud seotud raudtee majandamisega ja mida vedaja ei suutnud kõigi selles olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida;
 - b) õnnetus toimus reisija süü tõttu;
 - c) õnnetus oli tingitud kolmanda isiku tegevusest, mida vedaja ei suutnud kõigi selles olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata vältida ning mille tagajärgi ta ei saanud ära hoida; teist ettevõtet, kes kasutab sama raudteeinfrastruktuuri, ei loeta kolmandaks isikuks; regressiõigus jääb puutumata.
3. Kui õnnetus oli tingitud kolmanda isiku tegevusest ja vedaja sellegipoolest ei vabane lõike 2 punkti c alusel täielikult vastutusest, siis vastutab ta käesolevate ühtsete eeskirjade piirangutega täies ulatuses, ilma et see kahjustaks tema võimalikku regressiõigust kolmanda isiku suhtes.
4. Käesolevad ühtsed eeskirjad ei puuduta vedaja võimalikku vastutust juhtudel, mida pole märgitud lõikes 1.
5. Kui üheainsa veolepingu objektiks olevat vedu teostavad üksteisele järgnevad vedajad, siis vastutab reisija surma või vigastuse korral see vedaja, kes pidi vastavalt veolepingule osutama seda veoteenust, mille käigus õnnetus juhtus. Kui seda veoteenust ei osutanud vedaja, vaid asendusvedaja, siis vastutavad mõlemad solidaarselt vastavalt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.

Artikkel 27

Hüvitis surma korral

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

Artikkel 28

Hüvitis vigastuste korral

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

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

Artikkel 29

Teiste isikukahjude hüvitamine

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

Artikkel 30

Hüvitise vorm ja suurus surma ja vigastuste korral

1. Artikli 27 lõikes 2 ja artikli 28 punktis b ette nähtud hüvitis tuleb välja maksta ühekordse maksena. Kuid kui siseriiklik õigus lubab määrata pensioni ja vigastatud reisija või artikli 27 lõike 2 järgi nõude esitamiseks õigustatud isikud nõuavad pensioni maksmist, siis toimub hüvitamine sellisel kujul.

2. Vastavalt lõikele 1 makstava hüvitise suurus määratakse kindlaks siseriikliku õiguse alusel. Kuid käesolevate ühtsete eeskirjade kohaldamisel on iga reisija hüvitise piirmääraks 175 000 arvestusühikut ühekordse maksena või sellele summale vastav aastapension ka siis, kui siseriiklik õigus näeb ette madalama piirmäära.

Artikkel 31

Teised transpordivahendid

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

2. Kuid kui raudteevaguneid veetakse parvlaevaga, siis tuleb sätteid vastutuse kohta reisija surma või vigastuste korral kohaldada artikli 26 lõikes 1 ja artikli 33 lõikes 1 nimetatud kahju suhtes, mida reisija sai raudtee majandamisega seotud õnnetuse tagajärjel viibides nendes vagunites, sisenedes sinna või sealt väljudes.

3. Kui raudteeliiklus on erakorraliste asjaolude tõttu ajutiselt katkenud ja reisijaid veetakse teise transpordivahendiga, siis vastutab vedaja vastavalt käesolevatele ühtsetele eeskirjadele.

II peatükk

Vastutus sõiduplaanist mittekinnipidamisel

Artikkel 32

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

1. Vedaja vastutab reisijale tekitatud kahju eest, mis tuleneb sellest, et rongi käigust ärajäämise, hiline misel või reisija hiline misel tõttu ümberistumisele ei saa reisi samal päeval jätkata või et antud asjaoludel ei ole samal päeval jätkamine mõeldav. Reisijale hüvitatakse mõistlikud kulud, mis on seotud tema ööbimisega ja teda ootavate isikute informeerimisega.

2. Vedaja vabaneb vastutusest, kui rongi käigust ärajäämise, hiline misel või reisija ümberistumisele hiline misel tingis mõni järgmistest põhjustest:

- a) raudtee majandamisega mitte seotud asjaolud, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärge ta ei saanud ära hoida;
- b) reisija enda süü;
- c) kolmanda isiku tegevus, mida vedaja kõigi antud olukorras vajalike abinõude rakendamisele vaatamata ei suutnud vältida ning mille tagajärge ta ei saanud ära hoida; teist ettevõtet, kes kasutab sama raudteeinfrastruktuuri, ei loeta kolmandaks isikuks; regressiõigus jääb puutumata.

3. Siseriiklik õigus määrab kindlaks, kas ja millises ulatuses peab vedaja hüvitama teistsugused kahjud, kui on ette nähtud lõikes 1. Käesolev säte ei piira artikli 44 kohaldamist.

III peatükk

Vastutus käsipakkide, loomade, pagasi ja sõidukite eest

1. JAGU

Käsipakid ja loomad*Artikkel 33***Vastutus**

1. Reisijate surma või vigastuse korral vastutab vedaja ka selle kahju eest, mis tekkis nende asjade täieliku või osalise kaotamiseks või kahjustamise tõttu, mis olid reisijal seljas või käsipakkidena kaasas; see kehtib ka reisijaga kaasas olnud loomade kohta. Artiklit 26 kohaldatakse vastavalt.

2. Muus osas vastutab vedaja nende asjade, käsipakkide või loomade, mille järelevalve on vastavalt artiklile 15 reisija kohuseks, täielikust või osalisest kaotamisest või kahjustamisest tingitud kahjude eest ainult siis, kui selles on süüdi vedaja. Sellisel juhul ei kohaldata IV jaotise teisi artikleid, välja arvatud artikkel 51, ja VI jaotist.

*Artikkel 34***Hüvitise piiramine asjade kaotamiseks ja kahjustamise korral**

Kui vedaja vastutab artikli 33 lõike 1 alusel, siis ta peab maksma igale reisijale hüvitist, mille piirmääraks on 1 400 arvestusühikut.

*Artikkel 35***Vastutuse välistamine**

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

2. JAGU

Registreeritud pagas*Artikkel 36***Vastutuse alus**

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

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

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

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

*Artikkel 37***Tõendamiskohustus**

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

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

Artikkel 38

Üksteisele järgnevad vedajad

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

Artikkel 39

Asendusvedaja

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

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

3. Igasugune erikokkulepe, mille alusel vedaja võtab endale kohustusi, mida tal käesolevate ühtsete eeskirjade alusel ei ole, või loobub õigustest, mida talle käesolevate ühtsete eeskirjade alusel tagatakse, puudutab asendusvedajat vaid juhul, kui ta on selleks oma selgesõnalise kirjaliku nõusoleku andnud. Sõltumata sellest, kas asendusvedaja on või ei ole sellise nõusoleku andnud, on sellisest erikokkulepest tulenevad kohustused ja loobumisavaldused vedaja suhtes endiselt siduvad.

4. Nii vedaja kui ka asendusvedaja vastutavad solidaarselt, kui ja kuivõrd neil vastutada tuleb.

5. Hüvitise kogusumma, mille võib välja nõuda vedajalt, asendusvedajalt ning nende töötajatelt ja teistelt nende poolt veo läbiviimisel kasutatud isikutelt, ei ületa käesolevates ühtsetes eeskirjades sätestatud piirmäärasid.

6. Käesolev artikkel jätab puutumata vedaja ja asendusvedaja õigused esitada üksteisele regressinõudeid.

Artikkel 40

Kaotsimineku eeldamine

1. Õigustatud isik võib ilma täiendava tõendamiseta lugeda kaotsi läinuks pagasiühiku, mida ei ole talle väljastatud või tema käsutusse antud 14 päeva jooksul pärast seda, kui pagasi väljastamist nõuti vastavalt artikli 22 lõikele 3.

2. Kui kadunuks peetud pagasiühik leitakse üles aasta jooksul pärast väljastamise nõudmist, siis peab vedaja sellest teavitama õigustatud isikut, juhul kui tema aadress on teada või kui seda on võimalik kindlaks teha.

3. Õigustatud isik võib 30 päeva jooksul pärast lõikes 2 nimetatud teate saamist nõuda pagasiühiku väljastamist. Sellisel juhul peab ta tasuma kulud pagasiühiku veoks vormistamiskohast väljastamiskohta ja tagasi maksuma saadud hüvitise, millest vastaval juhul arvatakse maha hüvitises sisalduvad kulud. Kuid talle jääb õigus nõuda vastavalt artiklile 43 hüvitist hilinevad väljastamise eest.

4. Kui leitud pagasiühiku tagastamist ei nõuta lõikes 3 ette nähtud tähtaaja jooksul või kui see leitakse rohkem kui aasta pärast väljastamise nõudmist, siis käsutab vedaja seda vastavalt pagasiühiku asukohas kehtivatele seadustele ja õigusaktidele.

*Artikkel 41***Hüvitis kaotsimineku korral**

1. Pagasi täieliku või osalise kaotsimineku korral peab vedaja igasuguseid teisi hüvitisi välistades maksma:
 - a) tõendatud kahjusumma korral sellega võrduvat hüvitist, mis aga ei ületa 80 arvestusühikut brutomassi iga puuduva kilogrammi või 1 200 arvestusühikut iga pagasiühiku eest;
 - b) tõendamata kahjusumma korral paušalhüvitist, mis võrdub 20 arvestusühikuga brutomassi iga puuduva kilogrammi või 300 arvestusühikuga iga pagasiühiku eest.

Üldistes veotingimustes määratakse kindlaks, kas hüvitist makstakse iga puuduva kilogrammi või pagasiühiku eest.

2. Lisaks peab vedaja tagastama pagasiveotasu ja muud kaotsiläinud pagasiühiku veoga seoses makstud summad ning juba tasutud tolli- ja aktsiisimaksud.

*Artikkel 42***Hüvitis kahjustamise korral**

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

*Artikkel 43***Hüvitis hilinevad väljastamise korral**

1. Vedaja peab pagasi hilinevad väljastamise korral maksma iga väljastamisnõude esitamisele järgnenud 24-tunnise täisperiodi eest, kuid kokku mitte rohkem kui 14 ööpäeva eest:
 - a) kahjusummaga võrduvat hüvitist, kuid mitte rohkem kui 0,80 arvestusühikut hilinevadult väljastatud pagasi brutomassi kilogrammi kohta või 14 arvestusühikut pagasiühiku kohta, juhul kui õigustatud isik tõendab, et hilinevadine tekitas kahju, kaasa arvatud kahjustusi;
 - b) paušalhüvitist, mis võrdub 0,14 arvestusühikuga hilinevadult väljastatud pagasi brutomassi kilogrammi kohta või 2,80 arvestusühikuga pagasiühiku kohta, juhul kui õigustatud isik ei suuda tõendada, et hilinevadine oleks tekitanud kahju.

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

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

3. JAGU

Sõidukid*Artikkel 44***Hüvitis hilinemise korral**

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

*Artikkel 45***Hüvitis kaotsimineku korral**

Sõiduki täieliku või osalise kaotsimineku korral lähtutakse õigustatud isikule tõendatud kahju eest makstava hüvitise arvutamisel sõiduki harilikust väärtusest. Hüvitise piirmäär on 8 000 arvestusühikut. Nii täis kui tühi järeldaagis loetakse omaette sõidukiks.

*Artikkel 46***Vastutus teiste esemete eest**

1. Sõidukis olnud esemete või auto külge kinnitatud veomahutites (näiteks pagasi- või suusaboksidis) asuvate esemete puhul vastutab vedaja ainult sellise kahju eest, mis oli tingitud tema süüst. Koguhüvitise piirmäär on 1 400 arvestusühikut.
2. Autole väljastpoolt kinnitatud esemete, kaasa arvatud lõikes 1 nimetatud veomahutite eest vastutab vedaja ainult siis, kui tõendatakse, et kahju on tingitud vedaja toimingust või tegematajätmisest kas sihilikult kahju tekitamise eesmärgil või hooletusest, kuigi oli teada, et selline kahju võib ilmselt tekkida.

*Artikkel 47***Kohaldatav õigus**

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

IV peatükk

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

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

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

1. Kui hüvitise arvutamisel tuleb välisvaluutas väljendatud summad konverteerida, siis tuleb seda teha hüvitise maksmise päeval ja kohas kehtiva vahetuskursi järgi.

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

Artikkel 50

Vastutus tuumaõnnetuse korral

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

Artikkel 51

Isikud, kelle ees vedaja vastutab

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

Artikkel 52

Muud nõuded

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

V JAOTIS

REISIJAJA VASTUTUS

Artikkel 53

Erilised vastutuse alused

Reisija vastutab vedaja ees igasuguse kahju eest,

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

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

VI JAOTIS

NÕUETE ESITAMINE

Artikkel 54

Osalise kaotsimineku või kahjustamise tuvastamine

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

Artikkel 55

Reklamatsioonid

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

Artikkel 56

Vedajad, kelle vastu võib nõudeid kohtusse esitada

1. Kahjutasunõudeid, mis tulenevad vedaja vastutusest reisija surma või vigastuse korral, võib kohtusse esitada ainult selle vedaja vastu, kes on vastutav artikli 26 lõike 5 alusel.
2. Teisi veolepingust tulenevaid reisijate nõudeid võib, arvestades sealjuures lõikest 4 tulenevat, esitada ainult esimese, viimase või selle vedaja vastu, kes viis läbi veo selle osa, mille käigus ilmnes nõude põhjuseks olev asjaolu.
3. Kui veo korral, mida teostavad üksteisele järgnevad vedajad, on väljastamiseks kohustatud vedaja märgitud tema nõusolekul pagasi registreerimiskviitungile või veodokumendile, siis võib nõudeid lõike 2 alusel esitada kohtusse tema vastu ka juhul, kui ta ei ole pagasit või sõidukit vastu võtnud.
4. Nõudeid reisijaveolepingu alusel makstud summade hüvitamiseks võib kohtusse esitada vedaja vastu, kes selle summa sisse nõudis, või vedaja vastu, kelle kasuks see summa sisse nõuti.
5. Vastuhagi või vaide korras võib nõudeid esitada lisaks lõigetes 2 ja 4 nimetatutele ka teiste vedajate vastu, kui hagi põhineb samal veolepingul.
6. Niivõrd kui käesolevaid ühtseid eeskirju kohaldatakse asendusvedaja suhtes, võib ka tema vastu esitada nõudeid kohtusse.
7. Kui hagejal on valida mitme vedaja vahel, siis tema valikuõigus lõpeb, niipea kui neist ühe vastu on hagi esitatud; see kehtib ka siis, kui hagejal on valida ühe või mitme vedaja ja asendusvedaja vahel.

Artikkel 58

Nõudeõiguse lõppemine reisija surma või vigastuse korral

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

Artikkel 59

Nõudeõiguse lõppemine pagasiveo korral

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

Artikkel 60

Aegumine

1. Kahjutasunõuded, mis tulenevad vedaja vastutusest reisija surma ja vigastuste korral, aeguvad järgmiselt:
 - a) reisijate nõuded kolme aasta jooksul arvates esimesest õnnetusele järgnevast päevast;
 - b) teiste õigustatud isikute nõuded kolme aasta jooksul arvates reisija surmale järgnenud esimesest päevast, hiljemalt aga viie aasta jooksul arvates esimesest õnnetusele järgnenud päevast.

2. Teised veolepingust tulenevad nõuded aeguvad ühe aastaga. Kuid aegumistähtaeg on kaks aastat selliste nõuete puhul, kus kahju oli tingitud vedaja tegevusest või tegevusetusest kas kavatsetult kahju tekitamise eesmärgil või ettevaatamatusel, kuigi oli teada, et selline kahju võib ilmselt tekkida.

3. Aegumistähtaeg vastavalt lõikele 2 hakkab kulgema nõuete korral:

- a) täieliku kaotsimineku hüvitamiseks 14. päevast pärast artikli 22 lõikes 3 sätestatud tähtaja lõppemist;
- b) osalise kaotsimineku, kahjustuse või hilineunud väljastamise hüvitamiseks väljastamise päevast;
- c) kõigil teistel reisijate veoga seotud juhtumitel sõidudokumendi kehtivuse lõppemise päevast.

Aegumistähtaja algusena näidatud päev ei ole mingil juhul tähtaja sisse arvatud.

4. [...]

5. [...]

6. Muus osas kehtib aegumistähtaja peatumise ja katkemise suhtes siseriiklik õigus.

VII JAOTIS

SUHTED VEDAJATE VAHEL

Artikkel 61

Veotasu jaotamine

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

Artikkel 62

Regressiõigus

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

Artikkel 63

Regressimenetlus

1. Vedaja, kelle vastu artikli 62 kohaselt on esitatud regressinõue, ei saa vaidlustada regressinõude esitanud vedaja poolt sooritatud makse õiguspärasust, kui hüvitis oli kohtuotsusega kindlaks määratud pärast seda, kui esimesena nimetatud vedajale oli edastatud nõuetekohane teade hagi sisseandmise kohta ja antud talle seega võimalus protsessis osalemiseks. Põhihagi menetlev kohus määrab kindlaks tähtjaid kolmanda isiku teavitamiseks ja tema protsessi kaasamiseks.

2. Regressihagi esitav vedaja peab ühe ja sama hagiga kohtusse kaebama kõik vedajad, kellega ta ei ole jõudnud kohtuvälisele kokkuleppele, vastasel korral lõpeb regressiõigus nende vedajate suhtes, keda ta ei ole kohtusse kaevanud.
3. Kohus peab ühes ja samas otsuses lahendama kõik kohtule esitatud regressihagid.
4. Vedaja, kes soovib oma regressiõigust kohtulikult maksma panna, võib esitada nõude selle riigi pädevasse kohtusse, kus ühel osalenud vedajatest on ettevõtte keskus või filiaal või esindus, kelle kaudu veoleping sõlmiti.
5. Kui hagi tuleb esitada mitme vedaja vastu, siis võib hagev vedaja valida pädevate kohtute vahel vastavalt lõikele 4.
6. Regressihagi ei tohi menetleda koos hüvitushagiga, mille on esitanud isik, kellel on selleks õigus veolepingu alusel.

Artikkel 64

Kokkulepped regressinõuete suhtes

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

*II LISA***RAUDTEE-ETTEVÕTJATE JA/VÕI PILETIMÜÜJATE POOLT ANTAV MIINIMUMTEAVE****I osa: Enne reisi antav teave**

Veolepingule kohaldatavad üldtingimused

Kiireima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused

Odavaima reisi sõiduplaanid ja sellega seotud tingimused

Puudega isikute ja liikumispuudega isikute seadmetele juurdepääs, juurdepääsu tingimused ja kättesaadavus rongis

Juurdepääs ja juurdepääsu tingimused jalgratastega reisijatele

Vabad kohtad suitsetajate ja mitesuitsetajate vagunis, esimeses ja teises klassis, samuti platskaardi- ja magamisvagunites

Igasugune tegevus, mis võib teenuse katkestada või selle kestust pikendada

Teenuste kättesaadavus rongis

Kaduma läinud pagasi nõuet puudutavad menetlused

Kaebuste esitamise kord.

II osa: Teave reisi ajal

Rongis pakutavad teenused

Järgmine peatus

Hilinemised

Olulisemad ühendusreisid

Ohutus- ja turvanõuded

*III LISA***TEENUSE KVALITEEDISTANDARDITE MIINIMUMNÕUDED**

Teave ja piletid

Veoteenuste täpsus ja veoteenuste katkemist puudutavad üldpõhimõtted

Veoteenuste tühistamine

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

Kliendi rahulolu uuring

Kaebustega tegelemine, tagasimaksud ja hüvitised, kui teenuse kvaliteedistandardeid ei täideta

Puudega isikutele ja liikumispuudega isikutele antav abi.

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 1372/2007,**23. oktoober 2007,****millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 577/98 tööjõu valikvaatluse korraldamise kohta ühenduses****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

toimimist selgitava põhimuutujana tööjõu-uuringu standardkoostises, et võimaldada tööturu täiuslikumat analüüsimist.

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 285 lõiget 1,

(5) Nõukogu otsusega 89/382/EMÜ, Euratom (?) loodud statistikaprogrammi komiteega on konsulteeritud vastavalt kõnealuse otsuse artiklile 3,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

(6) Nõukogu määrust (EÜ) nr 577/98 (?) tuleks seetõttu vastavalt muuta,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽¹⁾

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

ning arvestades järgmist:

Artikkel 1

(1) Kooskõlas Lissaboni strateegiaga ja nagu kinnitas selle vahepealne läbivaatamine 2005. aastal, tuleb Lissaboni strateegia eesmärkide saavutamiseks suunata Euroopa poliitika põhirõhk majanduskasvule ja tööhõivele.

Määrust (EÜ) nr 577/98 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 4 lõike 1 punkt l asendatakse järgmisega:

„l) palk põhitöökohast;”.

(2) Ühenduse areng ja siseturul toimuv suurendavad selliste võrreldavate andmete vajadust, mille abil uurida palga struktuuri ja jaotumise mõju tööturule, eelkõige majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamise analüüsvahendina.

2) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

(3) Selleks et välja töötada sellega seonduvad ülesanded vajab komisjon andmeid palkade järjestuse kohta sotsiaalmajanduslike karakteristikute kaupa ja ka seoses tasulise töö erinevate vormidega, mis on olulised tööturu ning tööjõu struktuuris toimuvate muutuste analüüsimiseks ja mõistmiseks. Sellega seoses on laialdaselt tunnustatud eelised, mida annab andmete omamine detailsilide kaupa seoses teiste tööhõive karakteristikutega.

Tulemuste edastamine

Liikmesriigid edastavad Euroopa Ühenduste Statistikaametile (Eurostat) vaatlustulemused ilma otseste identifitseerimisandmeteta kaheteistkümne nädala jooksul pärast vaatlusperioodi lõppu.

(4) Ühenduse tööjõu-uuring on oluliselt esimene ja kõige autoriteetsem tööturualase võrdeleva teabe allikas Euroopa Liidus ning seetõttu peaksid palgaandmed olema tööturu

Vaatluskarakteristiku „palk põhitöökohast” alla kuuluvad andmed võib edastada Euroopa Ühenduste Statistikaametile kahekümne ühe kuu jooksul pärast vaatlusperioodi lõppu, kui nende andmete saamiseks kasutatakse haldusandmeid.”

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi 10. juuli 2007. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 9. oktoobri 2007. aasta otsus.⁽²⁾ EÜT L 181, 28.6.1989, lk 47.⁽³⁾ EÜT L 77, 14.3.1998, lk 3. Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2257/2003 (ELT L 336, 23.12.2003, lk 6).

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2007/58/EÜ,

23. oktoober 2007,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 osutatud korras, ⁽³⁾ pidades silmas lepituskomitee poolt 31. juulil 2007. aastal heakskiidetud ühist teksti,

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁴⁾ koostati eesmärgiga hõlbustada ühenduse raudteede kohandamist ühisturu vajadustega ja suurendada nende tõhusust.

(2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude

kehtestamise kohta ⁽⁵⁾ käsitleb põhimõtteid ja menetlusi, mida kohaldatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele ja sissenõudmisele ning raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamisele.

(3) Komisjon teatas oma valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustamiseks” kavatsusest jätkata raudteeveoteenuste siseturu arendamist ettepanekuga avada rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turg.

(4) Käesoleva direktiivi eesmärk on turu avamine raudtee rahvusvaheliste reisijateveo teenuste ühenduse siseselt ning see ei peaks seetõttu puudutama liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelist teenust. Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik jätta käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja ühendust läbivad teenused.

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

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 56.

⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta arvamus (ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 460), nõukogu 24. juuli 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 289 E, 28.11.2006, lk 30), Euroopa Parlamendi 18. jaanuari 2007. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 25. septembri 2007. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 26. septembri 2007. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344).

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

- (6) Rahvusvahelise reisijateveo teenuste turu avamine on võimalik üksnes siis, kui sätestatakse üksikasjalikult infrastruktuuri kasutusõigus, koostalitlusvõimes saavutatakse olulisi edusamme ja raudteeohutusele luuakse range raamistik nii siseriiklikul kui Euroopa tasandil. Kõik nimetatud tegurid on nüüd paigas pärast järgmiste direktiivide ülevõtmist: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, ⁽¹⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, ⁽²⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, ⁽³⁾ millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ, direktiiv 2001/14/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta ⁽⁴⁾. Uue reguleeriva raamistiku jaoks on vaja turu rahvusvahelisteks reisijateveo teenusteks avamise kavandatud tähtjaks kehtestatud ja konsolideeritud tegevuse toetust. Selleks kulub teatud aeg. Turu avamiseks kavandatav tähtaeg peaks seetõttu olema 1. jaanuar 2010.
- (7) Vahepeatusteta raudteeveo teenuste arv on väga piiratud. Vahepeatustega reiside puhul on oluline kogu marsruudi vältel lubada uut turule sisenejatel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna, et tagada sellise tegevuse realistlik võimalus olla majanduslikult elujõuline ning vältida võimalike konkurentide ebasoodsamat olukorda võrreldes olemasolevate ettevõtetega, kellel on õigus kogu marsruudi vältel reisijaid rongile peale võtta ja lasta neil maha minna. Selline õigus ei tohiks piirata konkurentsipoliitikat käsitlevaid ühenduse ja siseriiklike õigusnorme.
- (8) Uut vahepeatustega avatud rahvusvaheliste veo teenuste kasutuselevõtmist ei tohiks kasutada siseriikliku reisijateveo teenuste turu avamiseks, vaid see peaks puudutama üksnes rahvusvahelisel marsruudil olevaid peatusi. Selle põhjal peaks nende kasutuselevõtmine puudutama veo teenuseid, mille põhiliseks eesmärgiks on reisijateveo rahvusvahelisel reisirajal. Selleks et kindlaks määrata, kas see on veo teenuse peamine eesmärk, tuleks arvesse võtta selliseid kriteeriume nagu siseriikliku või rahvusvahelise reisijateveo käibe osatähtsus ja maht ning veo teenuse pikkus. Selle otsuse peaks huvitatud poole taotlusel tegema vastav siseriiklik reguleeriv organ.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveo teenuse osutamist raudteel ja maanteel) ⁽⁵⁾ lubab liikmesriikidel ja kohalikel võimudel kindlaks määrata avaliku teenindamise lepingute töövõtja. Need lepingud võivad sisaldada teatud teenuste osutamise ainuõigusi. Seejärel on vaja tagada, et nimetatud määruse sätted oleksid kooskõlas rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurent-sile avamise põhimõttega.
- (10) Rahvusvaheliste reisijateveo teenuste konkurent-sile avamine, mis sisaldab õigust võtta reisijaid rongile igas rahvusvahelise veo teenuse marsruudil paiknevas jaamas ning lasta neil teises jaamas maha minna, sealhulgas samas liikmesriigis asuvates jaamades, võib mõjutada avaliku teenindamise lepingu alusel osutatavate reisijate raudteeveo teenuste korraldust ja rahastamist. Liikmesriikidel peaks olema võimalus piirata turule juurdepääsuõigust, kui nimetatud õigus ohustaks nende avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu ning kui selle on heaks kiitnud direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 30 osutatud asjakohane reguleeriv organ objektiivse majandusanalüüsi alusel ja avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määranud pädeva asutuse taotlusel.
- (11) Mõned liikmesriigid on juba võtnud meetmeid raudteel osutatavate reisijateveo teenuste turu avamiseks läbipaistva ja avatud pakkumismenetluse kaudu mõnede selliste teenuste osutamiseks. Nad ei peaks turgu rahvusvaheliste-le reisijateveo teenuste täielikult avama, kuna selline konkurents teatud raudteede kasutamise õiguse eest tõestab piisavalt nende teenuste osutamise turuväärtust.
- (12) Hinnangu andmisel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal võiks olla ohustatud, tuleks võtta arvesse eelnevalt kindlaksmääratud kriteeriume nagu mõju avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuste tasuvusele, sealhulgas mõju omahinnale lepingu töövõtja kindlaks määratud pädeva avalik-õigusliku asutuse jaoks, reisijatepoolne nõudlus, piletihindade kindlaksmääramine, piletimüügikorraldus, peatuste asukoht ja arv mõlemal pool piiri ning kavandatud uue teenuse ajakava ja sagedus. Sellist hinnangut ja asjakohase reguleeriva organi otsust austades võivad liikmesriigid anda taotletava rahvusvahelise reisijateveo teenuse kasutusõiguse või selle andmisest keelduda või seda muuta, sealhulgas kehtestades uue rahvusvahelise reisijateveo teenuse ettevõtjale kasutustasu vastavalt majandusanalüüsile ning kooskõlas ühenduse õigusaktide ja võrdsuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.

⁽³⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

⁽⁵⁾ Vt käesoleva ELT lk 1.

- (13) Selleks, et toetada reisijateveo teenuste osutamist liinidel, mis täidavad avaliku teenindamise kohustust, peaks liikmesriikidel olema võimalik volitada nende teenuste eest vastutavaid ametiasutusi nende jurisdiktsiooni alla kuuluvatele reisijateveo teenustele maksu kehtestama. See maks peaks aitama rahastada avaliku teenindamise kohustusi, mis on sätestatud kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes. Maks tuleks kehtestada kooskõlas ühenduse õigusega ja eelkõige õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega.
- (14) Reguleeriv organ peab toimima viisil, millega välditakse igasugust huvide konflikti ja võimalikku sekkumist asjaomase avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisel. Tuleks tagada tema funktsionaalne sõltumatus, eelkõige juhul, kui ta on korralduslikel või õiguslikel eesmärkidel tihedalt seotud asjaomase pädeva asutusega, kes on kaasatud avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaksmääramisse. Reguleeriva organi pädevust tuleks laiendada, et võimaldada tal hinnata rahvusvahelise teenuse eesmärki ja, kui see on asjakohane, võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele.
- (15) Käesolev direktiiv on raudteeturu avamise uueks etapiks. Mõned liikmesriigid on enda territooriumil rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu juba avanud. Sellega seoses ei peaks käesolevat direktiivi käsitlema kõnealustele liikmesriikidele kohustusi loovana enne 1. jaanuari 2010 kasutusõigust raudtee-ettevõtjatele, kes on litsentsitud liikmesriigis, kus selliseid kasutusõigusi ei anta.
- (16) Investeeringute edendamiseks spetsiaalseid infrastruktuure, näiteks kiirraudtee liine, kasutatavatesse teenustesse vajavad taotluse esitajad planeerimise võimalust ja õiguskindlust, mis vastaks mahukatele pikaajalistele investeeringutele. Seetõttu peaks neil ettevõtjatel olema võimalik sõlmida reeglina kuni 15aastase kestusega raamlepinguid.
- (17) Siseriiklikud reguleerivad organid peaksid kooskõlas direktiivi 2001/14/EÜ artikliga 31 vahetama teavet ja, kui see on üksikjuhtudel asjakohane, kooskõlastama hindamis põhimõtete ja -praktika alusel, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud. Liikmesriigid peaksid järkjärgult välja arendama oma kogemustel põhinevad suunised.
- (18) Käesoleva direktiivi kohaldamist peaks hindama aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva. Antud aruanne peaks samuti hindama turu arengut, sealhulgas reisijate raudteeveo turu edasise avamise ettevalmistuste seis. Nimetatud aruandes peaks komisjon samuti analüüsima erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende finantseerimisele. Seda tehes peaks komisjon võtma arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikide vahelisi loomumaseid erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Oma aruandes peaks komisjon esitama vajaduse korral täiendavaid meetmeid turu avamise hõlbustamiseks ning peaks hindama nende meetmete mõju.
- (19) Direktiivide 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (20) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitus kohandada nende direktiivide lisasid. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta nimetatud direktiivide vähemolulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (21) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatsset välja vaadet selle saamiseks, kannataks ebaproportsionaalse ja tarbetu kohustuse pärast, kui ta peaks üle võtma ja rakendada direktiive 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ. Seetõttu tuleks sellised liikmesriigid vabastada seni, kuni neil raudteesüsteem puudub, nimetatud direktiivide ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (22) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt ühenduse raudteede arendamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, arvestades vajadust tagada infrastruktuuri õiglasid ja mittediskrimineerivad juurdepääsu võimalused ning vajadust võtta arvesse raudteevõrkude oluliste osade töökorralduse selgelt rahvusvahelist mõõdet ja samuti vajadust riikidevahelise kooskõlastatud tegevuse järele, ning seetõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikult kaugemale.
- (23) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽²⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- (24) Seepärast tuleks direktiivi 91/440/EMÜ ja 2001/14/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 91/440/EMÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) artiklile 2 lisatakse järgmine lõige:

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

- 2) artikli 3 neljas taane jäetakse välja;

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

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

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

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

- 5) artikli 5 lõike 3 esimene taane jäetakse välja;

- 6) artikli 8 lõikes 1 jäetakse välja sõnad „rahvusvahelised rühmitused”;

- 7) artikli 10 lõige 1 jäetakse välja;

- 8) artiklile 10 lisatakse järgmised lõiked:

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

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

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

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

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

— avaliku teenindamise lepingu töövõtja kindlaks määratud pädev asutus või pädevad asutused;

— muu asjaomane pädev asutus, kellel on õigus käesoleva artikli alusel kasutusõigust piirata;

— infrastruktuuri-ettevõtja või

— avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja.

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

— asjaomane pädev asutus või pädevad asutused;

— infrastruktuuri-ettevõtja;

— avaliku teenindamise lepingu alusel tegutsev raudtee-ettevõtja või

— kasutusõigust taotlev raudtee-ettevõtja

võivad taotleda otsuse ümbervaatamist.

3c. Liikmesriigid võivad piirata ka õigust võtta reisijaid peale ja lasta neil maha minna samas liikmesriigis rahvusvahelise reisijateveo teenuse marsruudil paiknevates jaamades, juhul kui reisijateveo ainuõigus nende jaamade vahel on antud lepingu alusel, mille töövõtja määrati kindlaks enne 4. detsembrist 2007 õiglase pakkumismenetluse alusel ja kooskõlas ühenduse õiguse asjakohaste põhimõtetega. Nimetatud piirang võib kesta kuni algse lepinguperioodi lõpuni või 15 aastat, sõltuvalt sellest, kumb tähtaeg on lühem.

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

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

3f. Ilma et see piiraks lõiget 3b, võivad liikmesriigid käesolevas artiklis sätestatud tingimustel lubada reisijate raudteetranspordi eest vastutaval asutusel kehtestada reisijateveo teenuseid osutavatele raudtee-ettevõtjatele maks selle asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvate raudteede kasutamise eest kahe antud liikmesriigis asuva jaama vahel.

Sel juhul tuleb siseriiklikke või rahvusvahelisi reisijate raudteetranspordi teenuseid osutavatel raudtee-ettevõtjatel selle asutuse jurisdiktsiooni alla kuuluvatel raudteedel liiklemise eest tasuda samasugust maksu.

Nimetatud maks on mõeldud kõnealusele asutusele kooskõlas ühenduse õigusega sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes sätestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise hüvitamiseks. Sellisest maksust saadud ja hüvitamisena maksitud tulu ei või ületada asjakohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmisele tehtud kulude täielikuks või osaliseks katmiseks vajalikku määra, võttes arvesse asjakohast tulu ning mõistlikku kasumit nende kohustuste täitmise eest.

Maks kehtestatakse kooskõlas ühenduse õigusega ning see on eelkõige kooskõlas õigluse, läbipaistvuse, mittediskrimineerimise ja proportsionaalsuse põhimõtetega, eriti teenuse

keskmise hinna reisija kohta ja maksu suuruse vahel. Vastavalt käesolevale lõikele ei ohusta maksude kogusumma selle reisijate raudteetranspordi teenuse majanduslikku elujõudu, millele need on kehtestatud.

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

9) artikli 10 lõige 8 asendatakse järgmisega:

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

Aruandes käsitletakse:

— käesoleva direktiivi rakendamist liikmesriikides, eriti selle mõju liikmesriikides nagu osutatud lõike 3a teises lõikes, ja erinevate asjaomaste organite tõhusat tööd;

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

10) artiklile 10 lisatakse järgmine lõige:

„9. Komisjon esitab 31. detsembriks 2012 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele aruande lõigete 3a kuni 3f rakendamise kohta.

Käesoleva direktiivi kohaldamist hinnatakse aruande alusel, mille komisjon esitab kaks aastat pärast rahvusvaheliste reisijateveo teenuste turu avamise tähtpäeva.

Nimetatud aruandes hinnatakse ka turu arengut, sealhulgas raudteeveo turu edasise avamise ettevalmistuste seis. Nimetatud aruandes analüüsib komisjon samuti erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende finantseerimisele. Seda tehes võtab komisjon arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007 määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel) (*) rakendamist ja liikmesriikide vahelisi loomumomente erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Oma aruandes esitab komisjon vajaduse korral täiendavaid meetmeid turu avamise hõlbustamiseks ning hindab nende meetmete mõju.

(*) ELT L 315, 3.12.2007, lk 1 ”

11) artikli 11 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid ja mis käsitlevad lisade kohandamist, võetakse vastu vastavalt artikli 11a lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”;

12) artikli 11a lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.”;

13) artiklile 15 lisatakse järgmine lõik:

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

Artikkel 2

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) artikli 1 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt:

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

2) artiklile 2 lisatakse järgmine punkt:

„n) „transiit” – ühenduse territooriumi läbimine ilma kauba peale- või mahalaadimiseta ja/või ilma reisijate rongile tuleku ja mahaminekuta ühenduse territooriumil.”;

3) artiklile 13 lisatakse järgmine lõige:

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

4) artikli 17 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Raamkokkulepped sõlmitakse põhimõtteliselt viieaastaseks perioodiks, mida saab uuendada alge kestvusega võrdse pikkusega perioodide kaupa. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate

perioodidega. Pikem kui viieaastane tähtaeg peab olema põhjendatud ärilepingute, eriotstarbeliste investeeringute või riskidega.

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

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

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

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

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

6) artikli 34 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid ja mis käsitlevad lisade kohandamist, võetakse vastu vastavalt artikli 35 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”;

7) artikli 35 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.”;

8) artiklile 38 lisatakse järgmine lõik:

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

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. juunil 2009. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste sise-riiklike õigusnormide teksti.

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

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2007/59/EÜ,

23. oktoober 2007,

ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, ⁽³⁾ pidades silmas lepituskomitee poolt 31. juulil 2007. aastal heakskiidetud ühist teksti,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta) ⁽⁴⁾ sätestatakse, et infrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad kehtestavad oma ohutuse juhtimissüsteemid sellisel viisil, et raudteesüsteem suudaks täita vähemalt üldiseid ohutuseesmärke ning vastaks siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja koostalitluse tehnilistes kirjeldustes (KTK) määratletud ohutusnõuetele ning et rakendatud oleksid üldiste ohutusmeetodite asjakohased osad. Nende ohutuse juhtimissüsteemidega nähakse muu hulgas ette personali koolitusprogrammid ja personali kestvat pädevust ning tööülesannete kohasel viisil täitmist kontrollida võimaldavad mehhanismid.
- (2) Direktiiviga 2004/49/EÜ sätestatakse, et raudteeinfrastruktuuri kasutusõiguse saamiseks peab raudtee-ettevõtjal olema ohutussertifikaat.
- (3) Kooskõlas nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiviga 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ⁽⁵⁾ on litsensitud raudtee-ettevõtjatel alates 15. märtsist 2003 õigus kasutada üle-euroopalist kaubaveovõrku rahvusvaheliste raudtee kaubaveoteenuste osutamiseks ning hiljemalt

alates 2007. aastast kogu võrgu kasutusõiguse riigisiseste ja rahvusvaheliste kaubaveoteenuste osutamiseks. See järkjärguline kasutusõiguste laiendamine toob vältimatult kaasa vedurijuhtide suurenenud liikumise üle riigipiiride. Selle tulemusena suureneb nõudlus rohkem kui ühes liikmesriigis töötamiseks koolitatud ja sertifitseeritud vedurijuhtide järele.

- (4) Komisjoni 2002. aasta uuring tõi esile asjaolu, et liikmesriikide seadused vedurijuhtide sertifitseerimise tingimuste kohta on märkimisväärselt erinevad. Seega tuleks nende erinevuste kõrvaldamiseks vastu võtta ühenduse eeskirjad vedurijuhtide sertifitseerimise kohta, säilitades samal ajal ühenduse raudteesüsteemi ohutuse praeguse kõrge taseme.
- (5) Sellised ühenduse eeskirjad peaksid kaasa aitama ka töötajate liikumisvabaduse, asutamisevabaduse ja teenuste osutamise vabadusega seotud ühenduse poliitikate eesmärkidele ühise transpordipoliitika raames, vältides samas mis tahes konkurentsimoonutusi.
- (6) Käesolevate ühiste sätete eesmärgiks peaks eelkõige olema lihtsustada vedurijuhtide liikumist ühest liikmesriigist teise, aga samuti lihtsustada nende liikumist ühe raudtee-ettevõtja juurest teise juurde ning üldiselt vedurijuhiloa ja ühtlustatud lisertifikaadi tunnustamine kõigi raudteesektori sidusrühmade poolt. Sel eesmärgil on vaja sätestada miinimumnõuded, millele taotlejad peaksid vedurijuhiloa või ühtlustatud lisertifikaadi saamiseks vastama.
- (7) Käesolev direktiiv järgib Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) ja Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) vahel sõlmitud piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötõingimuste mõningaid aspekte käsitlevat ajaloolist ühiskokkulepet ⁽⁶⁾ ning suures osas põhineb sellel.
- (8) Isegi juhul, kui liikmesriik jätab käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja vedurijuhud, kes töötavad üksnes teatud raudteesüsteemi-, võrgustiku- ja infrastruktuurikategooriates, ei tohiks see ühelgi viisil piirata selle liikmesriigi kohustust tunnustada vedurijuhilubade kehtivust kogu Euroopa Liidu territooriumil või ühtlustatud lisertifikaatide kehtivust asjaomases infrastruktuuris.

⁽¹⁾ ELT C 221, 8.9.2005, lk 64.⁽²⁾ ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta aramus (ELT C 227 E, 21.9.2006, lk 464), nõukogu 14. septembri 2006. aasta ühine seisukoht (ELT C 289 E, 28.11.2006, lk 42), Euroopa Parlamendi 18. jaanuari 2007. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi 25. septembri 2007. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 26. septembri 2007. aasta otsus.⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2006/103/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 344). Parandatud väljaandes ELT L 220, 21.6.2004, lk 58.⁽⁶⁾ ELT L 195, 27.7.2005, lk 18.

- (9) Nõuded peaksid hõlmama vähemalt vedurijuhtimiseks nõutavat miinimumvanust, taotleja füüsilist ja tööalast psühholoogilist sobivust, töökogemust ja teadmisi vedurijuhtimisega seotud teatud küsimustes, samuti nende infrastruktuuride tundmist, kus tal tuleb töötada ning nendes kasutatavate keelte oskust.
- (10) Koolituse tasuvuse suurendamiseks peaks ühtlustatud lisasertifikaadi saamiseks vedurijuhtidel nõutaval koolitusel keskenduma ohutuse seisukohast võimalikus ja soovitavas ulatuses vedurijuhi eriliste tööülesannetele, nagu näiteks manööverdamine, hooldusteenused, reisijate- või kauba-veoteenused. Käesoleva direktiivi rakendamise hindamisel peaks Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi nimetatud „agentuur”) otsustama, kas uue turustruktuuri paremaks kajastamiseks on vaja muuta lisas esitatud koolitusnõudeid.
- (11) Ühtlustatud lisasertifikaate väljastavad raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad võivad ise korraldada koolitust üldiste kutsealaste oskuste, keelteoskuse ning veeremi ja infrastruktuuride tundmise kohta. Siiski tuleks eksamitega seoses vältida igasugust huvide konflikti, välistamata võimalust, et eksamineerija võib kuuluda ühtlustatud lisasertifikaati väljastava raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja juurde.
- (12) Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artikli 13 lõikele 4 vastutavad raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri ettevõtjad oma teenistuses olevate vedurijuhtide koolitustaseme eest. Sel eesmärgil peaksid raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri ettevõtjad võtma arvesse kõnealuste vedurijuhtide varem omandatud koolitust ja kogemusi vastavalt nimetatud direktiivi artikli 13 lõikele 3. Samuti on oluline tagada piisava arvu vedurijuhtide koolitamine. Samuti on vajalik võtta meetmed tagamaks, et raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja investeringud oma vedurijuhtide koolitusse ei tooks alusetult kasu teisele raudtee-ettevõtjale või infrastruktuuri ettevõtjale, kelle värvatud vedurijuht on omal algatusel esimese raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja juurest lahkunud. Need meetmed võivad olla erinevat laadi, näiteks siseriiklikud õigusaktid, kollektiivlepingud, vedurijuhtide ja tööandjate vahel sõlmitud töölepingud või lepingud, mis reguleerivad vedurijuhtide ülevõtmist ühelt ettevõtjalt teisele, tingimusel et vedurijuhid on nende lepingute osapooled.
- (13) Personali pädevust ning tervishoiu- ja ohustustingimusi arendatakse seoses koostalitlusvõime juhistega, eelkõige „liikluskorralduse ja opereerimise” KTKde osana. On vaja tagada nende KTKde ja käesoleva direktiivi lisade vaheline sidusus. Komisjon saavutab selle, muutes või kohandades asjakohast KTKd vastavalt käesolevale direktiivile ja selle lisadele, kasutades nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivis 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ⁽¹⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivis 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ⁽²⁾ sätestatud menetlusi.
- (14) Töötajate vaba liikumise ja ühenduse raudteede ohutuse parandamiseks tuleks erist tähelepanu pöörata vedurites ja rongides töötavale ja ohutuse seisukohalt olulisi üleandeid täitvale muule rongipersonalile. Seetõttu peaksid liikmesriigid tagama, et ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid täitev muu rongipersonal vastaks „liikluskorralduse ja opereerimise” KTKdes sätestatud miinimumtingimustele. Võttes arvesse siseriiklikke rakendamiskavasid, millest liikmesriigid seoses nimetatud KTKde rakendamisega teatavad, peaks agentuur määrama kindlaks erinevad võimalused ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid täitva muu rongipersonali sertifitseerimiseks ja hindama nende erinevate võimaluste mõju. Nimetatud aruande põhjal peaks komisjon vajadusel esitama ettepaneku vedurites ja rongides töötava ning ohutuse seisukohalt olulisi üleandeid täitva muu rongipersonali sertifitseerimise tingimuste ja korra kohta.
- (15) Käesolevas direktiivis esitatud vedurijuhiluba ja ühtlustatud lisasertifikaati käsitlevad nõuded peaksid seonduma üksnes juriidiliste tingimustega, mis annavad vedurijuhile rongijuhtimise õiguse. Enne kui vedurijuht võib juhtida rongi konkreetses infrastruktuuris, peaks ta täitma ka kõiki teisi õigusnõudeid, mis on kooskõlas ühenduse õigusaktidega ja mida kohaldatakse mittediskrimineerival viisil ning mis käsitlevad raudtee-ettevõtjat, infrastruktuuri-ettevõtjat, infrastruktuuri ja veeremit.
- (16) Käesolev direktiiv ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽³⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta) ⁽⁴⁾ kohaldamist.

(1) EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ (ELT L 141, 2.6.2007, lk 63). Parandatud väljaandes ELT L 220, 21.6.2004, lk 40.

(2) EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2007/32/EÜ.

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

(4) EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

- (17) Vajaliku ühtsuse ja läbipaistvuse tagamiseks peaks ühendus kehtestama liikmesriikide poolt vastastikku tunnustatud ühtse sertifitseerimise mudeli, mis tõendaks nii vedurijuhtide vastavust teatud miinimumnõuetele kui ka nende kutsealast kvalifikatsiooni ja keelteoskust, jättes liikmesriikide pädevate asutuste ülesandeks vedurijuhilubade väljaandmise ning raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate ülesandeks ühtlustatud lisertifikaatide väljaandmise.
- (18) Agentuur peaks uurima ka kiipkaardi kasutamise võimalust vedurijuhiloo ja ühtlustatud lisertifikaatide asemel. Sellise kiipkaardi eeliseks oleks nende kahe dokumendi ühendamine ning samal ajal saaks seda kasutada teistel eesmärkidel kas ohutusvaldkonnas või vedurijuhtide töö korraldamiseks.
- (19) Kõiki vedurijuhilubadel, ühtlustatud lisertifikaatidel ning vedurijuhiloo ja ühtlustatud lisertifikaatide registrites sisalduvaid andmeid peaksid järelevalve asutused kasutama direktiivi 2004/49/EÜ artiklitega 10 ja 11 sätestatud personali sertifitseerimise hindamise hõlbustamiseks ning nende artiklitega sätestatud ohutussertifikaatide väljastamise kiirendamiseks.
- (20) Käesoleva direktiivi kohaselt sertifitseeritud vedurijuhtide töölevõtmine ei tohiks vabastada raudtee-ettevõtjaid ja infrastruktuuri-ettevõtjaid kohustusest kehtestada järelevalve- ja sisekontrollisüsteem vedurijuhtide pädevuse ja ülesannetega toimetuleku üle direktiivi 2004/49/EÜ artikli 9 ja III lisa kohaselt ning peaks olema selle süsteemi osa. Ühtlustatud lisertifikaat ei tohiks vähendada ei raudtee-ettevõtjate ega infrastruktuuri-ettevõtjate vastutust ohutuse ja eelkõige oma personali koolitamise eest.
- (21) Mõned äriühingud pakuvad raudtee-ettevõtjatele ja infrastruktuuri-ettevõtjatele vedurijuhiteenuseid. Sellisel juhul peaks vedurijuhiga lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja vastutama selle eest, et vedurijuhil oleksid käesolevale direktiivile vastavad vedurijuhiluba ja sertifikaadid.
- (22) Raudteetranspordi tõhusa toimimise jätkumiseks peaksid juba enne käesoleva direktiivi jõustumist sellel kutsealal töötavad vedurijuhid oma õigused üleminekuajal säilitama.
- (23) Enne käesoleva direktiivi asjaomaste sätete kohaldamist vedurijuhtidele väljastatud lubade asendamisel käesolevale direktiivile vastavate ühtlustatud lisertifikaatide ja vedurijuhilubadega tuleks vältida ebavajalikku haldus- ja finantskoormust. Seepärast tuleks vedurijuhtidele eelnevalt antud juhtimisõigus võimalusel säilitada. Juhul kui peab need load asendama, peaksid väljastavad asutused arvesse võtma iga vedurijuhi või vedurijuhtide rühma kvalifikatsiooni ja kogemust. Väljastav asutus peaks kvalifikatsiooni ja/või kogemuste põhjal otsustama, kas vedurijuhil või vedurijuhtide rühmal on enne asendavate vedurijuhilubade ja ühtlustatud lisertifikaatide omandamist vaja läbida täiendav eksam ja/või koolitus. Seega peaks olema väljastava asutuse otsustada, kas kvalifikatsioon ja/või kogemus on piisav nõutavate vedurijuhilubade ja ühtlustatud lisertifikaatide väljastamiseks täiendava eksami või koolitusega.
- (24) Kui vedurijuhid vahetavad tööandjat, tuleks samuti ebavajalikku haldus- ja finantskoormust vältida. Raudtee-ettevõtja, kes vedurijuhi tööle võtab, peaks arvestama varem omandatud oskusi ning võimalusel vabastama vedurijuhi täiendavatest eksamitest ja koolitustest.
- (25) Käesolev direktiiv ei peaks andma mingeid vastastikuse tunnustamise õigusi juhtimisõiguse kohta, mille vedurijuhid on omandanud enne käesoleva direktiivi kohaldamist, ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/36/EÜ (kutse kvalifikatsioonide tunnustamise kohta) ⁽¹⁾ alusel kehtestatud üldist vastastikuse tunnustamise skeemi, mida tuleks jätkuvalt kohaldada kuni üleminekuajal lõpuni.
- (26) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastu vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽²⁾.
- (27) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus kehtestada käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikke tingimusi ja kriteeriume. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid või täiendada käesolevat direktiivi, lisades uusi vähemolulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

⁽¹⁾ ELT L 255, 30.9.2005, lk 22. Direktiivi on viimati muudetud nõukogu direktiiviga 2006/100/EÜ (ELT L 363, 20.12.2006, lk 141).

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

(28) Kui tungiva kiireloomulisuse tõttu ei ole võimalik kinni pidada kontrolliga regulatiivmenetluse tavatähtaegadest, peaks komisjon saama kohaldada otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikes 6 sätestatud kiirmenetlust käesolevas direktiivis sätestatud eksamineerijate ja eksamite valiku ühenduse kriteeriumide vastuvõtmiseks ja käesoleva direktiivi lisade tehnika ja teaduse arenguga kohandamiseks.

(29) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽¹⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama enda jaoks ja ühenduse huvides tabelid, kus on võimaluste piires näidatud käesoleva direktiivi ja selle ülevõtmise meetmete vaheline vastavus, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

(30) Liikmesriigid peaksid ette nägema kontrolli käesoleva direktiivi järgimise üle ning asjakohased meetmed juhuks, kui vedurijuht käesoleva direktiivi sätteid rikub.

(31) Liikmesriigid peaksid ette nägema kohased karistused käesoleva direktiivi rakendamiseks kehtestatud siseriiklike sätete rikkumise eest.

(32) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt reguleeriva raamistiku kehtestamist reisijate- ja kaubaveoks kasutavaid vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seda on käesoleva direktiivi ulatuse ja toime tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(33) Tasuvuse seisukohalt võiks osutada asjakohaseks vabastada piiratud ajavahemikuks üksnes ühe liikmesriigi territooriumil töötavad vedurijuhid käesoleva direktiivi nende sätete kohaldamisest, mis seonduvad selliste vedurijuhtide kohustusega omada käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube ja ühtlustatud lisasertifikaate. Sellise vabastamise tingimused peaksid olema selgelt määratletud.

(34) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ega peatset välja vaadet selle saamiseks, kannaks ebaproportsionaalset ja tarbetut kohustust, kui ta peaks käesoleva direktiivi üle võtma ja rakendama. Seetõttu tuleks sellised liikmesriigid vabastada seni, kuni neil raudteesüsteem puudub, käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustusest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

EESMÄRK, REGULEERIMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Eesmärk

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

Artikkel 2

Reguleerimisala

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

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

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

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

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „pädev asutus” – direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 16 osutatud ohutusasutus;

⁽¹⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- b) „vedurijuht” – isik, kes oskab ja kellel on luba juhtida iseseisvalt, vastutustundlikul ja ohutul viisil ronge, sealhulgas vedureid, manöövervedureid, tööronge, raudtee eriveeremeid või reisijate- või kaubaveerone;
- c) „ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid täitev muu rongipersonal” – rongis viibivad teenistujad, kes ei ole vedurijuhid, kuid kes aitavad tagada rongi ja transporditavate reisijate ning kauba ohutust;
- d) „raudteesüsteem” – raudtee infrastruktuuridest koosnev süsteem, mis hõlmab raudteesüsteemi liine ja maarajatisi ning sellel infrastruktuuril liikuvaid kõikide kategooriate ja igasuguse päritoluga veeremeid, nagu on määratletud ja direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ;
- e) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja” – mis tahes organ või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3, mis võib tähendada ka raudteeinfrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide haldamist. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesandeid seoses raudteevõrgu või selle osaga võib edasi anda erinevatele organitele või ettevõtjatele;
- f) „raudtee-ettevõtja” – igasugune raudtee-ettevõtja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/14/EÜ (raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta) ⁽¹⁾ määratletud tähenduses ning igasugune avaliku või erasektori ettevõtja, kelle tegevuseks on raudtee kauba- ja/või reisijateveo teenuste osutamine tingimusel, et ettevõtja tagab ka veduriteenuse. Mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;
- g) „koostalitluse tehniline kirjeldus” – nõuded, mille iga alaosüsteemi või selle osa eesmärgiks on peamistele nõuetele vastavuse ning üle-euroopaliste kiirete ja tavaliste raudteesüsteemide koostalitluse tagamine direktiivis 96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ määratletud kujul;
- h) „agentuur” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 881/2004 ⁽²⁾ asutatud Euroopa Raudteeagentuur;
- i) „ohutussertifikaat” – pädeva asutuse poolt kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 10 raudtee-ettevõtjale väljastatud sertifikaat;
- j) „sertifikaat” – ühtlustatud lisasertifikaat, mis osutab, millises infrastruktuuris selle omanikul on lubatud sõita ja millist veeremit tal on lubatud juhtida;
- k) „ohutusluba” – pädeva asutuse poolt kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 11 infrastruktuuri-ettevõtjale väljastatud luba;
- l) „koolituskeskus” – koolituskursuste andmiseks pädeva asutuse poolt akrediteeritud või tunnustatud asutus.

II PEATÜKK

VEDURIJUHTIDE SERTIFITSEERIMINE

Artikkel 4

Ühenduse sertifitseerimise mudel

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

a) vedurijuhiluba, mis tõendab, et vedurijuht täidab miinimumnõuded meditsiiniliste nõuete, baashariduse ja üldiste kutseoskuste osas. Vedurijuhiloale märgitakse vedurijuhi nimi, vedurijuhiloa väljaandnud asutus ja selle kehtivusaeg. Kuni lõikes 4 osutatud sertifitseerimismudeli vastuvõtmiseni vastab vedurijuhiluba I lisaga sätestatud nõuetele;

b) üks või mitu sertifikaati, mis näitavad, millistes infrastruktuurides on selle omanikul lubatud sõita ja millist veeremit tal on lubatud juhtida. Iga sertifikaat vastab I lisa nõuetele.

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

a) kui infrastruktuuri-ettevõtja arvates on raudteeteenuse häire tõttu vaja ronge kõrvale juhtida või trassidel teha hooldustöid;

b) erandlike ühekordsete teenuste puhul, mille jaoks kasutatakse vanu ronge;

c) erandlike ühekordsete kaubaveeteenuste puhul infrastruktuuri-ettevõtja nõusolekul;

d) uue rongi või veduri kohaletoimetamisel või tutvustamisel;

e) vedurijuhtide koolituse ja eksamineerimise eesmärkidel.

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ.

⁽²⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

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

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

3. Sertifikaat annab juhtimisõiguse ühes või mitmes järgnevas kategoorias:

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

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

4. Agentuuri poolt ettevalmistatud eelnõu alusel võtab komisjon hiljemalt 4. detsembril 2008 vedurijuhiloa, sertifikaadi ja sertifikaadi kinnitatud koopia jaoks vastu ühenduse mudeli ning määrab kindlaks ka nende füüsilised omadused, võttes arvesse võltsimisvastaseid meetmeid. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.

Kooskõlas artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusega ning agentuuri soovitusel võtab komisjon hiljemalt 4. detsember 2008 meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda ning, mis puudutavad ühenduse koode käesoleva artikli lõikes 3 osutatud A- ja B-kategooriate erinevate liikide jaoks.

Artikkel 5

Võltsimisvastased meetmed

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

Artikkel 6

Omand, keel ja väljastavad asutused

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

2. Sertifikaadi annab välja vedurijuhi tööle võtnud või temaga lepingu sõlminud raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja. Sertifikaat kuulub selle väljaandnud ettevõtjale. Siiski on vedurijuhtidel kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikli 13 lõikega 3

õigus saada selle sertifikaadi kinnitatud koopia. Kui raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja annab sertifikaadi välja riigikeeles, mis ei ole ühenduse ametlik keel, koostab ta sellest kakskeelse versiooni, mis sisaldab ka ühte ühenduse ametlikest keeltest.

Artikkel 7

Territoriaalne kehtivus

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

Artikkel 8

Kolmandate riikide vedurijuhtide sertifitseerimisdokumentide tunnustamine

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

III PEATÜKK

VEDURIJUHILOA JA CERTIFIKAADI SAAMISE TINGIMUSED

Artikkel 9

Miinimumnõuded

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

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

I jagu

Vedurijuhiluba

Artikkel 10

Miinimumvanus

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

*Artikkel 11***Põhinõuded**

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

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

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

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

II jagu

Sertifikaat*Artikkel 12***Keelteoskus**

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

*Artikkel 13***Ametialased oskused**

1. Kandidaadid peavad sooritama eksami, kus kontrollitakse nende kutsealaseid teadmisi ja oskusi seoses veeremiga, mille jaoks sertifikaati taotletakse. Kõnealune eksam hõlmab vähemalt V lisas loetletud üldteemasid.

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

⁽¹⁾ EÜT L 199, 31.7.1985, lk 56.

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

IV PEATÜKK

VEDURIJUHILOA JA SERTIFIKAADI SAAMISE KORD*Artikkel 14***Vedurijuhiloa saamine**

1. Pädev asutus avaldab vedurijuhiloa saamiseks järgitava korra.

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

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

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

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

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

*Artikkel 15***Sertifikaadi saamine**

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

Kui pooled ei jõua kokkuleppele, võivad nad pöörduda kaebusega pädeva ametiasutuse või sõltumatu apellatsiooniorgani poole.

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

Artikkel 16

Perioodiline kontroll

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

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

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

Iga sellise kontrollimise kohta kinnitab väljastav asutus sertifikaadile ja artikli 22 lõike 2 punktiga a sätestatud registrisse kantava märkga vedurijuhi vastavust käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud nõuetele.

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

Artikkel 17

Töötamise lõpetamine

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

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

Sertifikaat kaotab kehtivuse, kui selle omanik lõpetab vedurijuhi-na töötamise. Siiski saab loaomanik sertifikaadi ning kõikide tema koolitust, kvalifikatsiooni, kogemust ja ametialaseid oskusi tõendavate dokumentide kinnitatud koopia. Vedurijuhile sertifikaati väljastades peab teda tööle võttev uus raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja neid dokumente arvesse võtma.

Artikkel 18

Vedurijuhtide järelevalve raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate poolt

1. Raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad peavad tagama ja kontrollima, et nende poolt tööle võetud või nendega lepingu sõlminud vedurijuhtide juhiloa ja sertifikaadid oleksid kehtivad.

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

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

Niipea, kui raudtee-ettevõtjat või infrastruktuuri-ettevõtja saab teada või arst talle teatab, et vedurijuhi tervis on halvenenud sellisel määral, mis seab kahtluse alla tema tööle sobivuse, võtab ta viivitamatult vajalikud meetmed, sealhulgas viib läbi II lisa punktis 3.1 kirjeldatud läbivaatuse, et vajadusel sertifikaat tagasi võtta ning ajakohastada artikli 22 lõikes 2 sätestatud registrit. Lisaks peab olema tagatud, et teenistuse ajal ei viibi vedurijuhid ühelgi hetkel ühegi sellise aine mõju all, mis võib mõjutada nende kontsentreerumisvõimet, tähelepanu või käitumist. Pädevat asutust teavitatakse viivitamata juhul, kui töövõimetus kestab rohkem kui kolm kuud.

V PEATÜKK

PÄDEVA ASUTUSE ÜLESANDED JA OTSUSED

Artikkel 19

Pädeva asutuse ülesanded

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

- a) vedurijuhilubade väljaandmine ja ajakohastamine ning nende duplikaatide väljastamine kooskõlas artiklitega 6 ja 14;
- b) artikli 16 lõikes 1 sätestatud perioodiliste eksamite ja/või/katsete läbiviimise tagamine;
- c) vedurijuhilubade peatamine ja tühistamine ning väljastava asutuse teavitamine sertifikaatide peatamise põhjendatud taotlustest kooskõlas artikliga 29;
- d) kooskõlas artiklitega 23 ja 25 isikute või organite tunnustamine, juhul kui liikmesriik on nii otsustanud;

- e) kooskõlas artikliga 20 akrediteeritud või tunnustatud isikuid ja organeid käsitleva registri avaldamise ja ajakohastamise tagamine;
- f) artikli 16 lõikes 1 ja artikli 22 lõikes 1 sätestatud vedurijuhilubade registri pidamine ja ajakohastamine;
- g) artiklis 26 sätestatud vedurijuhtide sertifitseerimisprotsessi järelevalve teostamine;
- h) artiklis 29 sätestatud kontrollide teostamine;
- i) artikli 25 lõikes 5 sätestatud eksamineerijatele kohaldatavate siseriiklike kriteeriumide kehtestamine.

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

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

3. Ülesannete täitmiseks antav volitus on läbipaistev ja mitte-diskrimineeriv ning ei tekita huvide konflikti.

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

- a) raudtee-ettevõtja annab vedurijuhilube välja ainult oma vedurijuhtidele;
- b) raudtee-ettevõtjal ei ole asjaomasel territooriumil ainuõigust ühegi ülesande suhtes, mille täitmiseks ta kolmanda isikuid volitas või nendega lepingu sõlmis.

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

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

Artikkel 20

Akrediteerimine ja tunnustamine

1. Käesoleva direktiivi alusel akrediteeritud isikuid või organeid akrediteerib asjaomase liikmesriigi poolt määratud akrediteeriv organ. Akrediteerimisprotsess põhineb sellistel sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel nagu asjaomased seeria

EN 45 000 Euroopa standardid, samuti kandidaatide esitatud dokumentide hindamisel, mis annavad nõuetekohaselt tunnistust nende oskuste kohta kõnealuses valdkonnas.

2. Teise võimalusena lõikes 1 sätestatud akrediteerimise kõrval võib liikmesriik sätestada, et käesoleva direktiivi alusel tunnustatud isikuid või organeid tunnustab asjaomase liikmesriigi poolt kindlaks määratud pädev asutus või organ. Tunnustamine põhineb sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel. Juhul kui mõni vajaminev pädevus on äärmiselt haruldane, võib selle eeskirja suhtes siiski erandi kehtestada pärast komisjonilt positiivse arvamuse saamist vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

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

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

Artikkel 21

Pädeva asutuse otsused

1. Pädev asutus põhjendab oma otsuseid.

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

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

Artikkel 22

Registrid ja teabevahetus

1. Pädev asutus peab:

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

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

2. Iga raudtee-ettevõtja ja infrastruktuuri-ettevõtja peab:
- pidama registrit või tagama registri pidamise kõigi sertifikaatide kohta, mis on väljaantud, mida on ajakohastatud, uuendatud, muudetud, mille kehtivusaeg on lõppenud, mis on peatatud, tühistatud või mille kadumisest, vargusest või hävitamisest on teatatud. See register sisaldab I lisa punktis 4 osutatud andmeid iga sertifikaadi kohta, samuti artikliga 16 sätestatud perioodiliste kontrollidega seonduvad andmed. Registrit ajakohastatakse korrapäraselt;
 - tegema koostööd oma asukohajärgse liikmesriigi pädeva asutusega, et vahetada teavet ning anda pädevale asutusele juurdepääs vajalikele andmetele;
 - andma teiste liikmesriikide pädevatele asutustele nende taotluse korral teavet kõnealuste sertifikaatide sisu kohta, kui see on vajalik nende riikidevahelise tegevuse tõttu.
3. Rongijuhil peab olema juurdepääs oma andmetele, mis on salvestatud pädevate asutuste ja raudtee-ettevõtjate registris, ning soovi korral peab ta saama neist koopia.
4. Pädevad asutused teevad agentuuriga koostööd lõigetes 1 ja 2 sätestatud registre koostalitlusvõime tagamiseks.

Sel eesmärgil võtab komisjon hiljemalt 4. detsembril 2008 agentuuri poolt ettevalmistatud eelnõu alusel vastu kehtestatavate registre põhilised parameetrid, nagu säilitatavad andmed, nende formaat ja andmevahetuse kord, juurdepääsuõigused, andmete säilitamise kestus ja menetlused pankroti korral. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

5. Pädevad asutused, infrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad tagavad, et lõigetes 1 ja 2 sätestatud registrid ning selliste registre kasutusviis oleks vastavuses direktiiviga 95/46/EÜ.
6. Agentuur tagab, et lõike 2 punktide a ja b alusel kehtestatud süsteem oleks vastavuses määrusega (EÜ) nr 45/2001.

VI PEATÜKK

VEDURIJUHTIDE KOOLITUS JA EKSAINEERIMINE

Artikkel 23

Koolitus

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

2. Koolitusmeetod peab vastama III lisaga sätestatud kriteeriumitele.

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

- asjaomaste KTKdega, mis on vastu võetud vastavalt direktiivile 96/48/EÜ või direktiivile 2001/16/EÜ. Sel juhul tagab komisjon KTKde ja ning IV, V ja VI lisa vahelise sidususe, või
- kriteeriumidega, mida agentuur esitab määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 17 alusel. Kuna nende kriteeriumide eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, tuleb need võtta vastu vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

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

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

6. Artikli 13 lõikes 2 sätestatud infrastruktuuri alaste teadmiste, sealhulgas marsruudi tundmise ning liikluskorralduseeskirjade ja -korra alast koolitust annavad selle liikmesriigi poolt akrediteeritud või tunnustatud isikud või organid, mille territooriumil asjaomane infrastruktuur asub.

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

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

Artikkel 24

Koolituse kulud

1. Liikmesriigid tagavad vajalike meetmete võtmise, millega garanteeritakse, et raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja investeeringud oma vedurijuhtide koolitusse ei tooks alusetult kasu teisele raudtee-ettevõtjale või infrastruktuuri ettevõtjale, kelle värvatud vedurijuht on omal algatusel esimese raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja juurest lahkunud.

2. Käesoleva artikli rakendamisele pööratakse erilist tähelepanu artiklis 33 sätestatud aruandes, eriti seoses selle punktiga f.

Artikkel 25

Eksamid

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

- a) vedurijuhiloaga seotud osa jaoks: pädeva asutuse poolt vedurijuhiloa saamise menetluse kehtestamisel vastavalt artikli 14 lõikele 1;
- b) sertifikaadiga seotud osa jaoks: raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja poolt sertifikaadi saamise menetluse kehtestamisel vastavalt artiklile 15.

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

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

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

5. Eksamineerijate ja eksamite valikul võib järgida agentuuri koostatud eelnõu põhjal kehtestatud ühenduse kriteeriume. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Komisjon võib tungiva kiireloomulisuse tõttu kohaldada artikli 32 lõikes 4 osutatud kiirmenetlust.

Selliste ühenduse kriteeriumite puudumisel kehtestavad pädevad asutused riiklikud kriteeriumid.

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

VII PEATÜKK

HINDAMINE

Artikkel 26

Kvaliteedistandardid

Pädevad asutused tagavad, et kogu koolituse, oskuste hindamise ning vedurijuhilubade ja sertifikaatide ajakohastamisega seotud

tegevus oleks kvaliteedistandardite süsteemi raames pideva järelevalve all. Käesolevat sätet ei kohaldata neile tegevustele, mis on juba hõlmatud raudtee-ettevõtjate ja infrastruktuuri-ettevõtjate poolt kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ kehtestatud ohutuse juhtimissüsteemidega.

Artikkel 27

Sõltumatu hindamine

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

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

VIII PEATÜKK

MUU PERSONALI SERTIFITSEERIMINE

Artikkel 28

Aruanne muu rongipersonali kohta

1. Agentuur määrab aruandes, mis esitatakse 4. juuniks 2009, võttes arvesse vastavalt direktiividele 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ välja töötatud „liikluskorralduse ja opereerimise“ KTKsid, kindlaks veduris ja rongis töötava ja ohutuse seisukohalt olulisi ülesandeid täitva muu rongipersonali, kelle ametialased oskused aitavad seetõttu kaasa raudteeohutuse tagamisele, tegevusala ja ülesanded, mida tuleks reguleerida ühenduse tasandil lubade ja/või sertifikaatide süsteemiga, mis võib olla sarnane käesoleva direktiiviga kehtestatud süsteemile.

2. Komisjon esitab nimetatud aruande põhjal hiljemalt 4. juunil 2010 õigusloomega seotud ettepaneku lõikes 1 osutatud muu rongipersonali sertifitseerimise korra kohta.

IX PEATÜKK

KONTROLLID JA KARISTUSED

Artikkel 29

Pädeva asutuse teostatav kontroll

1. Pädev asutus võib igal ajal võtta meetmeid, et kontrollida tema jurisdiktsiooni alla kuulavas piirkonnas sõitvates rongides, kas vedurijuhtidel on kooskõlas käesoleva direktiiviga välja antud dokumendid.

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

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

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

- a) pädeva asutuse väljastatud vedurijuhiloa puhul: pädev asutus peatab vedurijuhiloa. Peatamine on kas ajutine või lõplik, sõltuvalt raudteeohutusele tekitatud probleemide ulatusest. Pädev asutus teavitab oma põhjendatud otsusest viivitamata asjaomast vedurijuhti ja tema tööandjat, ilma et see piiraks artikliga 21 sätestatud otsuse läbivaatamise õigust. Pädev asutus määrab kindlaks menetluse vedurijuhiloa tagasisaamiseks;
- b) teise liikmesriigi pädeva asutuse väljastatud vedurijuhiloa puhul esitab pädev asutus sellele asutusele põhjendatud taotluse kas täiendada kontrolli teostamiseks või vedurijuhiloa peatamiseks. Taotlust esitav pädev asutus teavitab oma taotlusest komisjoni ja teisi pädevaid asutusi. Kõnealuse vedurijuhiloa väljastanud asutus vaatab taotluse nelja nädala jooksul läbi ning teatab teisele asutusele oma otsusest. Vedurijuhiloa väljastanud asutus teavitab oma otsusest ka komisjoni ja teisi pädevaid asutusi. Iga pädev asutus võib vedurijuhiloa väljastanud asutuse otsuse tegemiseni keelata vedurijuhil oma jurisdiktsiooni alla kuuluval territooriumil sõitmise;
- c) sertifikaadi puhul pöördub pädev asutus selle väljastanud asutuse poole ning esitab põhjendatud taotluse kas täiendada kontrolli teostamiseks või sertifikaadi peatamiseks. Sertifikaadi väljastanud asutus võtab kohaseid meetmeid ja esitab pädevale asutusele nelja nädala jooksul aruande. Pädev asutus võib sertifikaadi väljastanud asutuse aruannet oodates keelata vedurijuhil oma jurisdiktsiooni alla kuuluval territooriumil sõitmise ning teavitab sellest komisjoni ja teisi pädevaid asutusi.

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

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

5. Kui pädev asutus leiab, et teise liikmesriigi pädeva asutuse poolt vastavalt lõikele 4 võetud otsus ei vasta asjaomastele kriteeriumitele, edastatakse küsimus komisjonile, kes esitab oma arvamuse kolme kuu jooksul. Vajadusel esitatakse asjaomasele liikmesriigile parandusmeetmete ettepanek. Mittenõustumise või vaidluse korral edastatakse küsimus artikli 32 lõikes 1 osutatud komiteele ning komisjon võtab mis tahes vajalikud meetmed artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetluse kohaselt. Liikmesriik võib pikendada vastavalt lõikele 4 vedurijuhile antud oma territooriumil sõitmise keeldu, kuni küsimus on kooskõlas käesoleva lõikega lahendatud.

Artikkel 30

Karistused

Ilma et see piiraks käesoleva direktiiviga kehtestatud mis tahes teisi karistusi või menetlusi, sätestavad liikmesriigid käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise eest kohaldatavate karistuste korra ning võtavad kõik vajalikud meetmed selle rakendamise tagamiseks. Sätestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, mittediskrimineerivad ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt artikli 36 lõike 1 esimeses lõigus kindlaksmääratud kuupäevaks ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.

X PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 31

Lisade muudatused

1. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, kohandades lisasid teaduse ja tehnika arenguga, võetakse vastu vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Komisjon võib tungiva kiireloomulisuse tõttu kohaldada artikli 32 lõikes 4 osutatud kiirmenetlust.

2. Kui lisade kohandused puudutavad tervishoidu, ohutustingimusi või tööalast pädevust, tagab komisjon enne nende ettevalmistamist konsulteerimise tööturu osapooltega.

Artikkel 32

Komitee

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

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

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1, 2, 4 ja 6 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 33

Aruanne

Agentuur hindab kooskõlas käesoleva direktiiviga teostatud vedurijuhtide sertifitseerimise arengut. Agentuur esitab komisjonile mitte hiljem kui neli aastat pärast artikli 22 lõikes 4 sätestatud registreerimise põhiparameetrite vastuvõtmist aruande, mis vajadusel sisaldab süsteemi tehtavaid parandusi, mis puudutavad:

- a) vedurijuhilubade ja sertifikaatide väljastamise korda;
- b) koolituskeskuste ja hindajate akrediteerimist;
- c) pädevate asutuste poolt kehtestatavat kvaliteedisüsteemi;
- d) sertifikaatide vastastikust tunnustamist;
- e) IV, V ja VI lisas osutatud koolitusnõuete vastavust artikli 4 lõike 2 punktis a osutatud turustruktuurile ja kategooriatele;
- f) registreerimise vastastikust sidusust ja tööturu liikuvust.

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

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

Artikkel 34

Kiipkaartide kasutamine

Agentuur kaalub artiklis 4 sätestatud vedurijuhiluba ja sertifikaatide ühendavate kiipkaartide kasutamise võimalust ning koostab hiljemalt 4. detsembriks 2012 tasuvusanalüüsi.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, mis käsitlevad sellise kiipkaardi tehnilisi ja funktsionaalseid nõudeid, võetakse vastu agentuuri ettevalmistatud eelnõu alusel ja vastavalt artikli 32 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Kui kiipkaardi kasutuselevõtmine ei too kaasa muudatusi käesolevas direktiivis või selle lisades, võetakse kiipkaardi nõuded vastu vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

Artikkel 35

Koostöö

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

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

Artikkel 36

Rakendamine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. detsembriks 2009. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

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

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

Artikkel 37

Järgjärguline rakendamine ja üleminekuperioodid

Käesolevat direktiivi rakendatakse järk-järgult vastavalt järgnevalt esitatud korrale.

1. Artiklis 22 sätestatud registrid koostatakse kahe aasta jooksul artikli 22 lõikes 4 sätestatud põhiliste parameetrite vastuvõtmisest.

2. a) Kahe aasta jooksul pärast artikli 22 lõikes 4 sätestatud põhiliste parameetrite vastuvõtmist antakse käesolevale direktiivile vastavaid sertifikaate või vedurijuhilube välja neile vedurijuhtidele, kes osutavad piiriüleseid teenuseid, kabotaažiteenuseid või kaubaveoteenuseid teises liikmesriigis või kes töötavad vähemalt kahes liikmesriigis, ilma et see piiraks punkti 3 sätete kohaldamist.

Alates samast kuupäevast peavad kõik eespool loetletud teenuseid osutavad vedurijuhid, sealhulgas need, kellel ei ole veel käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube või sertifikaate, läbima artiklis 16 sätestatud perioodilisi kontrollid.

- b) Kahe aasta jooksul pärast punktis 1 sätestatud registrite koostamise lõpuleviimist antakse kõik uued vedurijuhiloa ja sertifikaadid välja kooskõlas käesoleva direktiiviga, ilma et see piiraks punkti 3 sätete kohaldamist.
- c) Seitsme aasta jooksul punktis 1 ettenähtud registrite koostamisest antakse kõigile vedurijuhtidele käesolevale direktiivile vastavad vedurijuhiloa ja sertifikaadid. Väljastavad asutused võtavad arvesse iga vedurijuhi juba omandatud ametialaseid oskusi nii, et see nõue ei põhjusta ebavajalikku haldus- ja finantskoormust. Vedurijuhile varem antud juhtimisõigus tuleb võimalusel säilitada. Siiski võivad väljastavad asutused otsustada vastavalt vajadusele kas üksikute vedurijuhtide või vedurijuhtide rühma puhul, et käesoleva direktiivi alusel vedurijuhilubade ja/või sertifikaatide omandamiseks on vaja läbida täiendavaid eksameid ja/või koolitusi.
3. Vedurijuhid, kellel on juhtimisõigus sätete alusel, mida kohaldatakse enne punkti 2 alapunktide a või b kohaldamist, võivad jätkata oma kutsealast tööd neile antud juhtimisõiguse alusel ning ilma käesoleva direktiivi sätteid kohaldamata kuni seitsme aasta jooksul punktis 1 sätestatud registrite koostamisest.

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

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

4. Pädevad asutused, raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri-ettevõtjad tagavad, et artikliga 16 sätestatud perioodilistele kontrollidele vastavaid kontrollid kohaldatakse järk-järgult neile vedurijuhtidele, kellel ei ole käesolevale direktiivile vastavaid vedurijuhilube ja sertifikaate.
5. Komisjon nõuab agentuurilt liikmesriigi taotlusel ja asjaomase liikmesriigiga konsulteerides tasuvusanalüüsi koostamist käesoleva direktiivi sätete kohaldamise kohta üksnes selle liikmesriigi territooriumil töötavatele vedurijuhtidele. Tasuvusanalüüs hõlmab kümneaastast ajavahemikku. Kõnealune tasuvusanalüüs esitatakse komisjonile kahe aasta jooksul punktis 1 ettenähtud registri koostamisest.

Kui tasuvusanalüüs näitab, et käesoleva direktiivi sätete kohaldamise kulud sellistele vedurijuhtidele kaaluvad üles sellest tuleneva tulu, võtab komisjon vastu otsuse vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele kuue kuu jooksul pärast tasuvusanalüüsi tulemuste esitamist. Otsusega võib ette näha, et käesoleva artikli punkti 2 alapunktide b ja c sätteid ei kohaldata sellistele vedurijuhtidele asjaomase liikmesriigi territooriumil kuni kümne aasta jooksul.

Mitte hiljem kui 24 kuud enne ajutise vabastuse lõppemist võib komisjon asjaomase liikmesriigi raudteesektori asjakohaseid arenguid arvestades paluda agentuuril koostada vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele uus tasuvusanalüüs, mille agentuur esitab komisjonile mitte hiljem kui 12 kuud enne ajutise vabastuse lõppemist. Komisjon teeb otsuse vastavalt käesoleva punkti teises lõigus kirjeldatud menetlusele.

Artikkel 38

Jõustumine

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

Artikkel 39

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. oktoober 2007

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
M. LOBO ANTUNES

I LISA

VEDURIJUHILOA JA ÜHTLUSTATUD LISASERTIFIKAADI ÜHENDUSE MUDEL

1. VEDURIJUHILOA OMADUSED

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

Kaart peab olema valmistatud polükarbonaadist.

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

2. VEDURIJUHILOA SISU

Vedurijuhiloa esiküljele peab kandma järgmise teabe:

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

- g) täiendav teave või pädeva asutuse poolt vastavalt II lisale kehtestatud meditsiinilised kasutuspiirangud kodeeritud kujul.

Koodid määrab kindlaks komisjon vastavalt artikli 32 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele agentuuri soovitusel alusel.

3. SERTIFIKAAT

Sertifikaat peab sisaldama järgmist teavet:

- a) sertifikaadi omaniku perekonnanimi;
- b) sertifikaadi omaniku eesnimi (eesnimed);
- c) sertifikaadi omaniku sünniaeg ja -koht;
- d) — sertifikaadi väljaandmise kuupäev;
— sertifikaadi kehtivuse lõppkuupäev;
— sertifikaadi väljaandnud asutuse nimi;
— tööandja poolt töötajale antud viitenumber (ei ole kohustuslik);
- e) sertifikaadi number, mis annab juurdepääsuõiguse riikliku registri andmetele;
- f) sertifikaadi omaniku foto;
- g) sertifikaadi omaniku allkiri;
- h) sertifikaadi omaniku alaline elukoht või postiaadress (ei ole kohustuslik);
- i) raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri-ettevõtja nimi ja aadress, kelle juures on vedurijuhil lubatud ronge juhtida;
- j) kategooria, mille kohta on sertifikaadi omanikule juhtimisõigus antud;
- k) veeremite tüüp või tüübid, mida sertifikaadi omanikul on lubatud juhtida;
- l) infrastruktuurid, kus sertifikaadi omanikul on lubatud juhtida;
- m) igasugune täiendav teave või piirangud;
- n) keelteoskus.

4. RIIKLIKES REGISTRITES SISALDUVAD MIINIMUMANDMED

- a) Andmed vedurijuhiloa kohta:

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

- b) Andmed sertifikaadi kohta:

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

II LISA

MEDITSIINILISED NÕUDED

1. ÜLDNÕUDED

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

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

1.2. Nägemine

Täidetud peavad olema järgmised nägemisega seonduvad nõuded:

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

1.3. Kuulmise ja kõnega seotud nõuded

Audiogrammiga kinnitatud piisav kuulmine, st:

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

Suunistena tuleks käsitleda järgmisi näitajaid:

- kuulmise nõrgenemine ei tohi ületada 40 dB sagedustel 500 ja 1000 Hz;
- kuulmise nõrgenemine ei tohi ületada 45 dB sagedusel 2 000 Hz halvema kuulmisega kõrva puhul;
- vestibulaarses süsteemis ei ole kõrvalekaldeid;
- puuduvad kroonilised kõnehäired (arvestades vajadust vahetada sõnumeid valjusti ja selgelt);
- kuulmisaparaatide kasutamine on lubatud erijuhtudel.

1.4. Rasedus

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

2. MINIMAALNE TERVISEKONTROLL ENNE TÖÖLEVÕTMIST

2.1. Tervisekontroll

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

2.2. Kutsealane psühholoogiline läbivaatus

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

3. PERIOODILISED KONTROLLID PÄRAST TÖÖLEVÕTMIST

3.1. Sagedus

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

Sellele lisaks peab vastavalt artiklile 20 akrediteeritud või tunnustatud arst läbivaatuste sagedust suurendama juhul, kui personaliliikme tervis seda nõuab.

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

Füüsilist sobivust kontrollitakse korrapäraselt ning pärast iga tööõnnetust või pärast iga inimestega juhtunud õnnetuse tõttu tekkinud töökatkestuse korral. Vastavalt artiklile 20 akrediteeritud või tunnustatud arst võib otsustada läbi viia täiendava asjakohase tervisekontrolli, eelkõige pärast vähemalt 30päevast haiguse tõttu puudumist. Tööandja peab paluma vastavalt artiklile 20 akrediteeritud või tunnustatud arstil kontrollida vedurijuhi füüsilist sobivust, kui tööandjal tuli ohutusega seotud põhjustel vedurijuht teenistusest eemaldada.

3.2. Perioodilise tervisekontrolli minimaalne sisu

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

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

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

*III LISA***KOOLITUSMEETOD**

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

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

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

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

IV LISA

VEDURIJUHILOAGA SEOTUD ÜLDISED KUTSEALASED TEADMISED JA NÕUDED

Üldkoolitusel on järgmised eesmärgid:

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

Eelkõige peavad vedurijuhid:

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

V LISA

KUTSEALASED VEEREMIT KÄSITLEVAD TEADMISED JA NÕUDED SEoses SERTIFIKAADIGA

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

1. KATSED JA KONTROLLID ENNE VÄLJUMIST

Vedurijuhid peavad oskama:

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

2. VEEREMI TUNDMINE

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

- veojõud;
- pidurdamine;
- liiklusohutusega seotud tegurid.

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

- mehhaanilised struktuurid;
- pidurdamis- ja haakeseadmed;
- rattapaarid;
- ohutusvarustus;
- kütusepaagid, mootori toitesüsteem, heitgaasiseadmed;
- veeremi sees ja väljas olevate märgiste, eelkõige ohtlike veoste transpordil kasutatavate sümbolite tähendus;
- reisi registreerimissüsteemid;
- voolu- ja suruõhusüsteemid;
- vooluvõtu ja kõrgepinge seadmed;
- sidevarustus (rongi ja dispetšeri vaheline raadioside jne);
- reiside korraldamine;

- veeremite koostisosad, nende ülesanne ja puksiirseadmed, eelkõige rongi peatamise süsteem pidurivooliku tühjendamise teel;
- pidurisüsteem;
- vedurite osad;
- automaatsidur, mootorid ja ülekanne.

3. PIDURITE KONTROLL

Vedurijuhid peavad oskama:

- enne rongi väljumist kontrollida ja arvestada, et rongi pidurdusvõimsus vastaks liini jaoks nõutavale pidurdusvõimsusele, nii nagu on määratletud sõiduki dokumentides;
- kontrollida veduri ja rongi pidurisüsteemi erinevate osade toimimist vajadusel enne väljumist, sõitu alustades ja sõidu ajal.

4. SÕIDU LIIK JA RONGI MAKSIMUMKIIRUS VASTAVALT LIINI OMADUSTELE

Vedurijuhid peavad oskama:

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

5. RONGI JUHTIMINE SEADMEID JA SÕIDUKEID MITTEKAHJUSTAVAL VIISIL

Vedurijuhid peavad oskama:

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

6. ERIOLUKORRAD

Vedurijuhid peavad:

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

7. VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSJUHTUMID, TULEKAHJUD JA INIMESTEGA SEOTUD ÕNNETUSED

Vedurijuhid peavad:

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

8. SÕIDU JÄTKAMISE TINGIMUSED PÄRAST VEEREMIGA SEOTUD VAHEJUHTUMIT

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

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

9. RONGI PEATAMINE

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

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

VI LISA

KUTSEALASED INFRASTRUKTUURI KÄSITLEVAD TEADMISED JA NÕUDED SEOSE SERTIFIKAADIGA**Infrastruktuuriga seotud küsimused**

1. PIDURITE KONTROLL

Vedurijuhid peavad oskama enne rongi väljumist kontrollida ja arvestada seda, et rongi pidurdusvõimsus vastaks liini jaoks nõutavale pidurdusvõimsusele, nii nagu on määratletud sõiduki dokumentides.

2. SÕIDU LIIK JA RONGI MAKSIMUMKIIRUS VASTAVALT LIINI OMADUSTELE

Vedurijuhid peavad oskama:

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

3. LIINI TUNDMINE

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

Olulised on järgmised aspektid:

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

4. OHUTUSEESKIRJAD

Vedurijuhid peavad oskama:

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

5. RONGI JUHTIMINE

Vedurijuhid peavad:

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

6. ERIOLUKORRAD

Vedurijuhid peavad:

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

7. VAHEJUHTUMID JA ÕNNETUSJUHTUMID, TULEKAHJUD JA INIMESTEGA SEOTUD ÕNNETUSED

Vedurijuhid peavad oskama:

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

8. KEELETESTID

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

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

Keele- ja suhtlusoskuse tase

Suulist keeleoskust võib jagada viiele tasemele:

| Tase | Kirjeldus |
|------|---|
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> — oskus kohandada rääkimisviisi vestluskaaslase järgi — oskus esitada arvamust — oskus läbi rääkida — oskus veenda — oskus anda nõu |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> — oskus toime tulla täiesti ootamatute olukordadega — oskus teha oletusi — oskus väljendada põhjendatud seisukohta |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> — oskus toime tulla ettenägematu asjaoluga seotud praktiliste olukordadega — oskus kirjeldada — oskus hoida üleval lihtsat vestlust |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> — oskus toime tulla lihtsate praktiliste olukordadega — oskus esitada küsimusi — oskus küsimustele vastata |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> — oskus rääkida päheõpituid lauseid kasutades |

VII LISA

EKSAMITE SAGEDUS

Perioodiliste kontrollide miinimumsagedus on järgmine:

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