

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

---

*Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument*

28.9.2005

EP-PE\_TC1-COD(2004)0048

**\*\*\*I**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

vastu võetud esimesel lugemisel 28. septembril 2005 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/.../EÜ ühenduse raudteevõrgustiku vedurite ja rongide juhtimises osalevate vedurijuhtide ja rongipersonali atesteerimise kohta (EP-PE\_TC1-COD(2004)0048)

PE 364.076

**ET**

**ET**

## EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 28. septembril 2005

**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/.../EÜ ühenduse raudteevõrgustiku vedurite ja rongide juhtimises osalevate *vedurijuhtide* ja rongipersonali atesteerimise 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<sup>1</sup>;

võttes arvesse regioonide komitee arvamust<sup>2</sup>;

toimides asutamislepingu artiklis 251 stestatud korras<sup>3</sup>;

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivis 2004/49/EÜ<sup>4</sup> nõutakse, et infrastruktuuri juhid ja raudtee-ettevõtjad looksid ohutuse *juhtimissüsteeme* nii, et raudteesüsteemil on lõpuks võimalik saavutada üldiseid ohutuse eesmärke ja järgida riiklikku seadustikku ning tehnilistes koostalitlusnõuetes (*technical specifications for interoperability, TSI*) määratletud ohutusnõudeid ning et rakendataks ühtsete ohutusmeetodite (*Joint Safety Methods*) asjaomaseid osi. Nimetatud ohutuse *juhtimissüsteemid* näevad muuhulgas ette personali koolitusprogrammid ja -süsteemid, mis tagavad personali oskuste püsimise ja kohustuste täitmise kohasel viisil.
- (2) Direktiiv 2004/49/EÜ sätestab, et raudtee infrastruktuurile juurdepääsu saamiseks peab ettevõttel olema ohutuse sertifikaat.

---

<sup>1</sup> ELT C 221, 8.9.2005, lk 64.

<sup>2</sup> ELT C 71, 22.3.2005, lk 26.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi 28. septembri 2005. aasta seisukoht.

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk. 44).

- (3) Vastavalt nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivile 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta<sup>1</sup> on litsenseeritud raudtee-ettevõtetel alates 15. märtsist 2003 õigus juurdepääsuks üleeuroopalisele raudtee-kaubaveovõrgule ja hiljemalt alates 2008. aastast kogu rahvusvahelisele raudtee-kaubaveoteenuse võrgule. Lisaks on raudtee teise paketi *raames tehtud* ettepanek laiendada nimetatud juurdepääsuõigust kogu rahvusvahelise raudtee-kaubaveoteenuse turule ja kõikidele raudtee-kaubaveo teenustele. Selline järkjärguline juurdepääsuõiguste laiendamine toob vältimatult kaasa piiriülese raudtee kaubaveoliikluse suurenemise. Tulemuseks on kasvav nõudlus koolitatud ja piiriüleseks teeninduseks atesteeritud rongijuhtide järele.
- (4) 2002. aastal viis komisjon läbi uuringu, mis tõstis tähelepanu keskmesse tõsiasja, et rongijuhtide atesteerimistingimusi puudutavates liikmesriikide õigusaktides on olulised erinevused. Nimetatud erinevuste kõrvaldamiseks tuleb vastu võtta ühenduse rongijuhtide atesteerimise eeskirjad, säilitades samaaegselt ühenduse raudteesüsteemi ohutuse kõrge taseme.
- (5) Samuti peab ühenduse eeskiri andma panuse ühenduse poliitika rakendamisse seoses töötajate vaba liikumise, asutamisvabaduse ja teenuste vaba pakkumisega ühise transpordipoliitika kontekstis, vältides samal ajal võimalikku konkurentsi moonutamist.
- (6) Vajaliku ühtsuse ja läbipaistvuse tagamiseks peab ühendus kehtestama ühtse dokumentatsiooninäidise, **mis koosneb kahest osast: esiteks põhilitsents, mis tõendab teatud põhinõudmisi ja -suutlikkust ning rongijuhtimisoskust järgimist ja teiseks ühtlustatud lisatõend, mis tõendab teenistusega seotud tehnilisi ja eriteadmisi. Põhilitsentside väljastamise eest vastutavad liikmesriigid ja ühtlustatud lisatõendite väljastamise eest raudtee-ettevõtjad. Liikmesriigid peaksid vastastikku tunnustama mõlemaid dokumente.**

---

<sup>1</sup> EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

- (7) *Käesolev direktiiv järgib ning põhineb suures osas 27. jaanuaril 2004. aastal sõlmitud "ajaloolisele" kokkuleppele tööturu osapoolte - Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) - vahel "piiriülese koostalitlusteenuseid osutavate vedurijuhtide Euroopa litsentsi" ja "piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningate aspektide"<sup>1</sup> kohta.*
- (8) *Atesteerimise ühissätteid peavad lihtsustama vedurijuhtidele ühest liikmesriigist teise, kuid samuti ühest raudtee-ettevõtjast teise toimuvat liikuvust ja üldisemalt litsentsi ning ühtlustatud lisatõendi tunnustamine kõigi raudteesektori osaliste poolt, soodustades samal ajal asjassepuutuva personali paremat koolitust ja tööhõivet. Sel eesmärgil tuleb taotlejale kehtestada miimumnõuded põhilitsentsi ja ühtlustatud lisatõendi saamiseks.*
- (9) *Raudteeinfrastruktuuri järk-järgulise avamise ja raudtee-ettevõtjate vahelise konkurentsi kasvamise kontekstis tuleb säilitada vedurijuhtide põhikoolitus ja tagada koolituse vastastikune tunnustamine, et lihtsustada nende tööleidmise võimalusi ühiste standardite kehtestamise abil.*
- (10) *Litsentside ja tõendite saamise nõuded peavad hõlmama vähemalt rongijuhtimisvanuse alammäära, taotleja meditsiinilist ja vaimset tervist, kutsealast kogemust ja teatud eriomaseid teadmisi, mis on seotud rongi juhtimisega, samuti teadmisi infrastruktuuridest, kus juhtidel tuleb hakata sõitma.*
- (11) *Käesoleva direktiivi I ja VI lisas sätestatud ülesandeid ja nõudeid võib muuta tehnilise ja teadusliku progressiga kohandamise eesmärgil. Nimetatud lisad kui tehnilised nõuded peavad olema täielikult ühitatavad koostalitlusvõime tehniliste spetsifikatsioonidega (technical specifications for interoperability) ja tuleks läbi vaadata vastavalt koostalitlusvõime alastes direktiivides 96/48/EÜ<sup>2</sup> ja 2001/16/EÜ<sup>3</sup> sätestatud menetlustele ning järgides täielikult määrust (EÜ) nr 881/2004<sup>4</sup>, eriti nimetatud määruse artikleid 3, 4, 6, 12 ja 17 seoses tööturu osapooltega.*

<sup>1</sup> *ELT L 195, 27.7.2005, lk 18.*

<sup>2</sup> *Nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiiv 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6). Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2004/50/EÜ (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114).*

<sup>3</sup> *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiv 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2004/50/EÜ.*

<sup>4</sup> *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 881/2004, millega luuakse Euroopa Raudteede Amet (ELT L 164, 30.4.2004, lk 1).*

- (12) Käesolev direktiiv ei tohi piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)<sup>1</sup> ega Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määruse (EÜ) nr 45/2001 (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja selliste andmete vaba liikumise kohta)<sup>2</sup> rakendamist.
- (13) Kogu litsentsis, ühtlustatud lisatõendis ja registris sisalduvat teavet peavad riiklikud ohutusasutused kasutama selleks, et lihtsustada direktiivi 2004/49/EÜ artiklites 10 ja 11 sätestatud personali atesteerimise hindamist ja kiirendada samas artiklis sätestatud ohutustõendi väljastamist.
- (14) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud abinõud tuleb võtta tarvitusele kooskõlas nõukogu 28.juuni 1999.aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>3</sup>.
- (15) Liikmesriigid peavad tagama kontrolli ja karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi rakendamist puudutavate siseriiklike normide rikkumise korral.
- (16) Raudteetranspordi tõhusa toimimise jätkumiseks peavad enne käesoleva direktiivi jõustumist oma ametialal juba töötavad rongijuhid säilitama üleminekuperioodil omandatud õigused.
- (17) ***Vedurijuhtide siseriiklike kutsekvalifikatsiooni nõuete asendamine käesoleva direktiivi sätetega peab toimuma järk-järguliselt ja nii, et see koormaks võimalikult vähe raudtee-ettevõtjaid ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid. Nende organite ülesandeks on hinnata, kuidas arvestada omandatud kogemust käesolevas direktiivis sätestatud litsentside ja tõendite väljastamisel.***

---

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

<sup>2</sup> EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1.

<sup>3</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (18) Kuna liikmesriikidel pole võimalik luua ühist reguleerivat raamistikku veduritel ja reisi- ning kaubarongidel töötavate **vedurijuhtide ja** rongipersonali hindamiseks, võib ühendus rakendada meetmeid asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtete kohaselt. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale, kui on vaja nimetatud eesmärkide saavutamiseks.

## ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### I peatükk

#### Sisu, reguleerimisala ja mõisted

#### Artikkel 1

##### Sisu

Käesolevas direktiivis sätestatakse ühenduse raudteevõrgustiku vedurite ja rongide juhtimises osalevate **vedurijuhtide ja** rongipersonali atesteerimistingimused ja -menetlused. Antud kontekstis sätestatakse direktiiviga ka liikmesriikide pädevate võimude, rongijuhtide ja teiste sama sektori osaliste, eriti raudtee-ettevõtjate, infrastruktuuri-ettevõtjate ning koolituskeskuste ülesanded.

Direktiivi nõuetele vastavalt sertifitseeritud **vedurijuhtide ja** rongipersonali kasutamine ei vabasta raudtee-ettevõtjaid ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjaid kohustusest luua **vedurijuhtide ja** rongipersonali sobivuse ja kohustuste täitmise sisekontrolli- ja seiresüsteem vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 9 ja III lisale. Tõendite süsteem ei vabasta raudtee-ettevõtjat ega raudteefrastruktuuri-ettevõtjat kohustusest tagada ohutus ja koolitada oma personali.

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesoleva direktiivi tähenduses on

- a) "pädev asutus" – liikmesriigi poolt määratud asutus, kes väljastab *vedurijuhi* lube, kui on tuvastanud, et taotleja vastab vajalikele nõuetele. Selleks on direktiivi 2004/49/EÜ artikli 16 alusel asutatud riiklik ohutusasutus;
- b) "vedurijuht": isik, kes on võimeline juhtima iseseisvalt, vastutustundlikult ja ohutult – ***regulaarselt või vahetevahel – ronge, sealhulgas vedureid, elektrimootorvaguneid, manöövervusvedureid ja*** tööronge või reisijate või kauba raudteeveo ronge. Vedurijuhi ülesanded on toodud käesoleva direktiivi II lisas;
- c) "rongipersonal": teenistujad, ***kes ei ole vedurijuhid, aga kes viibivad*** veduris või rongis ***ja kes regulaarselt või vahetevahel täidavad rongis ohutusega seotud ülesandeid*** ja kelle ametialane kvalifikatsioon mõjutab seega ***rongi, reisijate ja kauba*** liiklusohutust;
- d) "raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja" – üksus või ettevõte, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa rajamise ja hooldamise eest, nagu on sätestatud direktiivi 91/440/EMÜ artiklis 3;
- e) "raudtee-ettevõtja" – riigi osalusega äriühing või eraõiguslik ettevõtja, kelle tegevusala on osutada kaupade ja/või reisijate raudteeveo teenuseid, ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; mõiste hõlmab ka üksnes veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;
- f) "tehnilised koostalitlusnõuded või TSI" – *direktiivide 96/48/EÜ ning 2001/16/EÜ alusel vastu võetud nõuded, mida tuleb täita, et tagada üleeuroopalise raudteesüsteemi koostalitlus;*

- g) "agentuur" – määrusega (EÜ) nr 881/2004 rajatud Euroopa Raudtee Agentuur;
- h) "ohutussertifikaat" – riikliku ohutusasutuse poolt vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 10 raudtee-ettevõttele väljastatud tunnistus;
- i) "ohutusluba" – ohutusasutuse poolt vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 11 raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele väljastatud tunnistus;
- j) "**koolituskeskus**" – üksus, mille pädev asutus on akrediteerinud või tunnustanud koolituskeskuseks.

### Artikkel 3

#### Reguleerimisala

Käesoleva direktiivi eesmärk on ühenduse raudteevõrgustikul vedureid ja ronge juhtivate **vedurijuhtide ja rongi personali** kutsekvalifikatsiooni tõendamine ohutustunnistust vajavatele raudtee-ettevõtjatele või raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele.

### II peatükk

#### Vedurijuhtide atesteerimine

### Artikkel 4

#### Ühenduse atesteerimismudel

1. Kõikidel rongijuhtidel peab olema vajalik sobivus ja kutseoskused rongi juhtimiseks ning järgimised dokumendid:



- (a) juhiluba *vedurijuhi* isiku- ja loa väljastanud asutuse andmetega, samuti loa kehtivusaeg. Juhiluba on *vedurijuhi* omand ja see väljastatakse vedurijuhile tema taotlusel, kui ta vastab meditsiinilise ja vaimse sobivuse, põhihariduse ja üldiste kutsealaste oskuste miinimumnõuetele. Juhiluba peab vastama I lisa nõuetele.
  - (b) ühtlustatud lisatõend, mis näitab, et selle omanik on saanud täiendavat koolitust raudtee-ettevõtete ohutuse juhtimissüsteemide või infrastruktuuride raames, juhul kui *vedurijuht* töötab infrastruktuuri-ettevõttes, samuti selle kohta, millistes raudtee-infrastruktuurides ja millise veeremiga on lisatõendi omanikul õigus sõita. Ühtlustatud lisatõend peab vastama I lisa nõuetele.
2. Ühtlustatud lisatõend annab loa ***kas*** ühe või ***mõlema*** järgneva kategooria juhtimiseks:
- (a) A kategooria: manöövrivedurid ja töörongid ***ning raudtee hooldussõidukid***;
  - (b) B kategooria: reisijate- ***ja/või kaubavedu***.
3. Lõike 1 punkti a kohaselt väljastatud loa puhul kehtib kolmandates riikides kutsetunnistuse saanud liikmesriigi vedurijuhi kutsekvalifikatsiooni tunnustamise osas nõukogu direktiiviga 92/51/EMÜ<sup>1</sup> sätestatud kutsekvalifikatsiooni tunnustamise üldsüsteem. Vedurijuhid, kelle kutsekvalifikatsiooni tunnustatakse eelpoolnimetatul alusel, tuleb atesteerida käesoleva direktiivi sätete kohaselt.

---

<sup>1</sup> EÜT L 209, 24.7.1992, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni otsusega 2004/108/EÜ (ELT L 32, 5.2.2004, lk 15).

## Artikkel 5

### Väljastavad organid

1. Artikli 4 lõike 1 punktide a vastava loa väljastab artikli 2 punktis a osutatud pädev asutus. Pädev asutus võib nimetatud kohustust delegeerida üksnes artiklis 17 sätestatud tingimustel.
2. Artikli 4 lõike 1 punktis b osutatud ühtlustatud lisatõendi väljastab *vedurijuhi* tööle võttev raudtee-ettevõtte või vajadusel raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja.

## Artikkel 6

### Vastastikune tunnustamine

1. Kui *vedurijuhil* on käesoleva direktiivi kohaselt väljastatud juhiluba ja ühtlustatud lisatõend, võib ta juhtida ronge eeldusel, et asjaomase transpordi eest vastutaval raudtee-ettevõttel või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal on ohutussertifikaat või ohutusluba, ning üksnes võrgustikul, mille kohta ühtlustatud lisatõend ja ohutussertifikaat või ohutusluba kehtivad.
2. Liikmesriigid tunnustavad juhilube, mille on vastavalt käesolevale direktiivile väljastanud mõni teine liikmesriik.

## III peatükk

### Juhiloa ja ühtlustatud lisatõendi saamise tingimused ja protseduur

## Artikkel 7

### Miinimumnõuded

Juhiloa saamiseks peavad taotlejad täitma artiklites 8 ja 9 ning artikli 11 lõigetes 1 ja 2 nimetatud tingimusi.

Ühtlustatud lisatõendi saamiseks peavad taotlejad täitma artiklis 10 ja artikli 11 lõigetes 1, 3 ja 4 nimetatud tingimusi.

Ilma et see piiraks artikli 6 kohaldamist, võib liikmesriik kehtestada oma territooriumil väljastatavate juhilubade osas *rangemaid* nõudmisi.

#### Artikkel 8

##### Vanuse alammäär

Taotlejad peavad olema vähemalt 20-aastased. Ent liikmesriigid võivad väljastada juhilube ka *taotlejatele* alates 18. eluaastast; selline luba on kehtiv üksnes loa väljastanud liikmesriigi territooriumil.

#### Artikkel 9

##### Koolitus ja põhioskused

1. Loa taotlejad peavad olema saanud põhikoolituse, mis vastab nõukogu *16. juuli 1985. aasta* otsuses 85/368/EMÜ *Euroopa Ühenduse liikmesriikide kutsekvalifikatsioonide võrreldavuse kohta*<sup>1</sup> osutatud kolmandale tasemele, ja täitma III lisas kindlaks määratud tingimused.
2. Taotlejad peavad esitama tõendi kehalise ja vaimse sobivuse kontrolli läbimise kohta, mille on teostanud pädeva asutuse poolt tunnustatud arst. Kontroll peab sisaldama vähemalt III lisa punktides 2.1 ja 4 märgitud kriteeriume.
3. Taotlejad peavad tõendama oma psühholoogilist sobivust, läbides testi, mille viib läbi ***või mille läbiviimist juhendab*** pädeva asutuse poolt tunnustatud psühholoog ***või arst***. Test peab vastama vähemalt III lisa punktis 2.2 märgitud kriteeriumidele.
4. III lisa punktis 5 osutatud põhilise keeleoskuse kriteerium peab olema täidetud; seda kontrollitakse iga kord, kui *vedurijuht* asub sõitma keele tasandil uusi nõudeid esitavasse, uude raudteeinfrastruktuuri.

---

<sup>1</sup> EÜT L 199, 31.7.1985, lk 56.

## Artikkel 10

### Erialane töökogemus

Ilma et see piiraks artiklit 6 võib liikmesriik oma territooriumil nõuda taotlejatelt vähemalt kaheaastast töökogemust artikli 4 lõike 2 punktis a määratletud A kategoorias, enne siirdumist **B kategooriasse**.

***Ilma et see piiraks artikli 6 sätteid, on piiriülese transporditeenuse osutamiseks vajalik vähemalt kolmeaastane erialane töökogemus B-kategoorias (nagu osutatud artikli 4 lõike 2 punktis b).***

## Artikkel 11

### Kutsekvalifikatsioon

1. Taotleja peab olema läbinud IV lisa punktis 1 kirjeldatud täieliku koolitusprogrammi, mis koosneb litsentsiga seotud osast ja ühtlustatud lisatõendiga seotud osast. Koolitusmeetodid peavad vastama IV lisa punkti 2 ja punkti 3 nõuetele.
2. Taotleja peab edukalt sooritama eksami, milles kontrollitakse tema erialaseid üldteadmisi; eksam hõlmab vähemalt V lisas nimetatud üldaineid.
3. Taotleja peab edukalt sooritama veeremiga seotud kutsealase eksami, mille kohta ta taotleb ühtlustatud lisatõendit; eksam hõlmab vähemalt VI lisas nimetatud üldaineid. .
4. Taotleja peab edukalt sooritama eksami, milles kontrollitakse selle raudteefrastruktuuriga seotud erialaseid teadmisi, mille kohta ühtlustatud lisatõendit soovitakse. Eksam peab sisaldama vähemalt VII lisas nimetatud üldaineid. Vajadusel sisaldab eksam ka vastavalt artikli 9 lõikele 4 keeleoskuse kontrolli.

## Artikkel 12

### Loa taotlemine

1. Pädev asutus teeb avalikult teatavaks loa taotlemise menetluse koos vajalike avaldusvormidega.
2. Kõik taotlused juhiloa saamiseks peab taotleja tööandja või taotleja ise esitama pädevale asutusele.
3. Pädevatele asutustele esitatud taotlused võivad puudutada:
  - (a) uue loa andmist: uuele algajale *vedurijuhile* või isikule, kes pidas *vedurijuhi* ametit juba enne käesoleva direktiivi jõustumist või duplikaadi nõude alusel;
  - (b) uuendamist: üks või mitu juhiloas sisalduvat teavet on muutunud ja neid tuleb uuendada.

## Artikkel 13

### Juhiloa väljastamine

Pädev asutus väljastab juhiloa mitte hiljem kui kolm nädalat pärast kõigi vajalike dokumentide saamist.

Juhiluba on selle liikmesriigi ametlikus keeles, kus ta väljastatakse. Juhiluba tuleb iga viie aasta tagant uuendada.

Juhiluba on *vedurijuhi* omand ning see väljastatakse ainueksemplarina. Juhiloa duplikaadi võib valmistada üksnes pädev asutus vastava avalduse alusel.

***Minimaalsed järelevalvenõuded***

1. Litsentsi ja ühtlustatud lisatõendi säilitamiseks peavad nende omanikud läbima perioodilisi läbivaatusi ja/või kontrole, kus kontrollitakse nende vastavust artiklis 9 ja artiklis 11 sätestatud tingimustele. Minimaalsed tähtajad on järgnevad:
  - (a) arstlik läbivaatus (füüsiline ja vaimne sobivus): iga kolme aasta järel kuni **55.** eluaastani, pärast seda iga aastal;
  - (b) teadmised ***infrastruktuurist (sh marsruutide ja kasutuskorra kohta): iga kahe aasta tagant või pärast enam kui ühe aasta pikkust eemalolekut kindlast marsruudist;***
  - (c) teadmised veeremi kohta: ***iga kahe aasta tagant;***
  - (d) ***Erialaste üldteadmiste ning liiklus- ja julgeolekueeskirju puudutavate sätete alaste teadmiste värskendamiseks toimub iga-aastane koolitus.***

Pärast iga sellist kontrolli peab raudtee-ettevõtja märkima ühtlustatud lisatõendil ja artiklis 20 sätestatud registris, kas *vedurijuht* vastab neile nõudmistele.

2. ***Ühtlustatud lisatõendi säilitamiseks peavad raudtee-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikliga 9 loodud ohutuse korralduse süsteemidega, võtma vastu meetmed (näiteks järelevalve all juhtimine) ning kehtestama veeremit, liine ning vajaduse korral keeli puudutavatele teadmistele ja oskustele tähtajad, mille järel need kaotavad kehtivuse ja vajalikud meetmed (sõitmine järelevalve all), et vedurijuhid ei kasutaks ühtlustatud lisatõendiga kaetud liine ja/või sõidukeid, pärast kehtestatud tähtaegade möödumist.***

## Artikkel 15

### Töösuhte lõpetamine

Vedurijuhi ametiülesannete lõppemisest peab raudtee-ettevõtja ***või infrastruktuuri-ettevõtja*** pädevat asutust viivitamata teavitama.

Ilma et see piiraks artikli 14 kohaldamist, jääb juhiluba kehtima.

Ühtlustatud lisatõend kaotab tööülesannete lõppemisel kehtivuse. ***Sellegipoolest peab asjassepuutuv raudtee-ettevõtja vastavalt artikli 20 lõikele 2 tõendit oma registris arvel hoidma. Vedurijuhtidele jääb ühtlustatud lisatõendi nõuetekohaselt kinnitatud koopia.***

***Vedurijuhid võivad seda tõendit kasutada kõikide uute raudtee-ettevõtjate või infrastruktuuri-ettevõtjate juures, et need võiksid kohandada tema koolitust uue ühtlustatud lisatõendi väljastamiseks.***

## Artikkel 16

### Muudatused ja dokumentide tühistamine

1. Tööandja või vajaduse korral *vedurijuht* teavitab koheselt pädevat asutust kõigist muutustest juhi tervislikus seisundis, mis võivad seada kahtluse alla tema sobivuse selleks tööks ja juhiloa ning ühtlustatud lisatõendi omamise.
2. Kui pädev asutus leiab ***või saab teada***, et vedurijuht ei vasta enam ühele või mitmele nõutud tingimustest, peab ***ta*** litsentsi koheselt tühistama ***ning*** teavitab koheselt asjaomast isikut ja tema tööandjat ning põhjendab oma otsust, piiramata artiklis 19 sätestatud edasikaebamisõigust. Litsentsi peatamine võib olla ajutine või lõplik sõltuvalt raudtee ohutusele tekitatud riski ulatusest. Pädev asutus ajakohastab artiklis 20 sätestatud registrit. ***Pärast asjakohase teabe saamist peab tööandja ajutiselt või lõplikult, sõltuvalt pädeva asutuse poolt antud põhjendustest, tühistama ühtlustatud lisatõendi. Tööandja ajakohastab artiklis 20 sätestatud registrit.***

***Kui tööandja leiab, et vedurijuht ei vasta enam ühele või mitmele nõutud tingimustest, peab ta ühtlustatud lisatõendi koheselt tühistama ja oma põhjendatud otsusest asjaomast isikut ning pädevat asutust teavitama. Tööandja ajakohastab artiklis 20 sätestatud registrit.***

3. ***Liikmesriigid tagavad, et juhul kui juhiluba või ühtlustatud lisatõend tühistatakse, viiakse läbi sõltumatu hindamine ja vajaduse korral litsents ennistatakse. Asjaomane töötaja võib nõuda vastavat menetlust.***
4. Liikmesriigid võtavad meetmed, et ennetada juhilubade võltsimist ja artiklis 20 ette nähtud registri lubamatuid muudatusi. Tööandja peab kindlustama ja kontrollima, et tema aktiivses teenistuses olevate vedurijuhtide juhiloa ja ühtlustatud lisatõendid oleksid kehtivad.

#### *IV peatükk*

Pädeva asutuse ülesanded ja otsused

#### Artikkel 17

Pädeva asutuse otsused

1. Pädev asutus täidab oma ülesandeid läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.

Juhiloa ettevalmistamise perioodil reageerib ta kiiresti teabenõuetele ja edastab vajadusel viivitamatult oma nõuded täiendava teabe saamiseks.

2. ***Pädeva asutuse kohustuste hulka kuulub:***

(a) ***litsentside väljastamine taotlejate esitatud dokumentidele põhinedes pärast seda, kui on kontrollitud, et kõik käesoleva direktiivi nõuded on täidetud;***



- (b) *ohutuse korralduse süsteemide heakskiitmine ja järelevalve kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ;*
  - (c) *peamised kontrolliülesanded;*
  - (d) *koolituse ja eksamineerimise kvaliteedi ning erapooletuse tagamine.*
3. Pädev asutus võib *lõikes 5* osutatud ülesanded delegeerida kolmandale osapoolele või edastada allülesandena eeldusel, et ülesande saaja saab neid täita huvidekonflikti sattumata.
- Ülesanded delegeeritakse läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.
4. Kui pädev asutus delegeerib ülesanded või edastab need alltöövõtuna raudtee-ettevõttele, peab olema täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:
- (a) raudtee-ettevõtte väljastab juhiloa üksnes oma *vedurijuhtidele*;
  - (b) raudtee-ettevõttel ei ole nimetatud territooriumil ainuõigust ühelegi temale delegeeritud või alltöövõtuna edastatud ülesandele.
5. Punktides a) kuni e) nimetatud ülesandeid võib delegeerida, kui peetakse kinni nendega seotud tingimustest:
- (a) füüsilise ja vaimse sobivuse kontrolle viivad läbi pädeva asutuse poolt akrediteeritud *töötervishoiuarstid* või töötervishoiuteenistused;
  - (b) vaimse sobivuse kontrolle viivad läbi *transpordipsühholoogid* või pädeva asutuse poolt akrediteeritud tööpsühholoogia instituudid;
  - (c) üldise kutsealase oskuse kontrolle viivad läbi pädeva asutuse poolt akrediteeritud instituudid *ja* eksamineerijad;
  - (d) uute juhilubade andmist või juhilubade uuendamist võib delegeerida pädeva asutuse poolt akrediteeritud kolmandale poolele;

- (e) ülesandeid, mis on seotud registri pidamisega vastavalt artiklile 20, võib delegeerida pädeva asutuse poolt akrediteeritud kolmandale poolele.
6. Kui pädev asutus delegeerib ülesanded või edastab need alltöövõtuna, peab ülesande saaja või alltöövõtja nimetatud ülesannete täitmisel järgima käesolevast direktiivist pädevale asutusele tulenevaid kohustusi.
7. Kui pädev asutus delegeerib ülesande või edastab selle alltöövõtuna, loob ta nimetatud ülesande kontrollimiseks süsteemi, et kindlustada *lõigetes 3 ja 4* osutatud tingimuste täitmine.
8. Veeremi ja infrastruktuuridega seotud erialaste teadmiste kontrolli viib läbi raudteetevõtte.

## Artikkel 18

### Akrediteerimine *ja tunnustamine*

Artikli 17 kohaselt võib ülesandeid delegeerida üksnes isikutele või organitele, kelle pädev asutus või liikmesriigi määratud akrediteeriv asutus on juba akrediteerinud. Akrediteerimine põhineb *pädevuse, iseseisvuse, erapooletuse ja huvide konflikti puudumise kriteeriumil* ja hinnangul kandidaadi esitatud dokumentidele, kus ta tõendab oma oskusi antud valdkonnas.

*Liikmesriik tagab* käesoleva direktiivi kohaselt akrediteeritud isikute ja organite registri *avaldamise ja ajakohastamise*.

*Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib liikmesriik näha ette, et käesoleva direktiivi kohaselt tunnustatud isikut või organit peab tunnustama pädev asutus või liikmesriigi määratud organ. Tunnustamine põhineb sõltumatuse, oskuse ja erapooletuse kriteeriumil. Haruldase erioskuse korral lubatakse aga käesolevast nõudest kõrvale kalduda pärast artikli 31 menetluse kohast komisjoni eelnevat nõusolekut.*

## Artikkel 19

### Pädeva asutuse otsused

1. Pädev asutus põhjendab oma otsuseid.
2. Pädev asutus näeb ette kaebuste esitamise korra, mis võimaldab tööandjal või *vedurijuhil* nõuda avaldustega seotud otsuste ülevaatamist vastavalt artiklile 12 või dokumentide tühistamisega seotud otsuste ülevaatamist vastavalt artikli 16 lõikele 2.
3. Liikmesriigid astuvad vajalikud sammud, et tagada juriidiline *läbivaatus* pädevate asutuste poolt vastu võetud otsuste üle.

## Artikkel 20

### Teabe registreerimine ja vahetus

1. Pädev asutus on kohustatud:
  - (a) pidama registrit väljastatud, aegunud, muudetud, peatatud, tühistatud või kaotatud või hävinenutena registreeritud juhilubade kohta. Nimetatud register sisaldab andmeid iga juhiloa kohta, mida on võimalik kindlaks teha igale *vedurijuhile* eraldatud riikliku tunnusnumbri abil. Registrit tuleb regulaarselt uuendada;
  - (b) edastada juhiluba puudutavat teavet teiste liikmesriikide vastutavatele asutustele, agentuurile või *vedurijuhtide* tööandjatele, kes soovivad värbamismenetluse käigus teatud andmeid saada või neid kontrollida.
2. Raudtee-ettevõtte on kohustatud:
  - (a) pidama registrit väljastatud, aegunud, muudetud, peatatud, tühistatud või kaotatud või hävinenutena registreeritud ühtlustatud lisatõendite kohta. Register sisaldab andmeid iga tõendi kohta, samuti artikli 14 kohaseid regulaarseid kontrole puudutavaid andmeid. Registrit tuleb regulaarselt uuendada.

- (b) tegema koostööd selle riigi pädeva asutusega, kus raudtee-ettevõtte asub, eesmärgiga ühendada oma ja pädeva asutuse registrid, et tal oleks otsene juurdepääs vajalikele andmetele;
  - (c) edastama teavet nimetatud tõendite kohta teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.
3. Registri koostalitusvõime tagamiseks teeb pädev asutus koostööd agentuuriga. Selleks võtab komisjon vastavalt *artikli 31 lõikes 2* toodud menetlusele ja agentuuri väljatöötatud projekti alusel vastu loodava registri peamised parameetrid, nagu registreeritavad andmed ja andmete formaat, samuti andmete vahetamise protokoll.
  4. Pädev asutus tagab, et lõike 1 kohaselt loodud register ja registri kasutamine on vastavuses direktiiviga 95/46/EÜ.
  5. Agentuur tagab, et lõike 2 punktide a ja b kohaselt sisse viidud süsteem on vastavuses määrusega (EÜ) nr 45/2001.
  6. ***Vedurijuhil peab olema igal ajal ligipääs pädevate asutuste ja raudtee-ettevõtjate registrites nende kohta hoitavatele andmetele ning soovi korral peab ta saama nendest andmetest koopia.***

*V Peatiikk*

*Vedurijuhi koolitus*

Artikkel 21

Koolitus

1. Artikli 12 lõike 2 kohane juhiloa saamise menetlus hõlmab koolitusprogrammi, mis on kohustustlik kutsevalifikatsiooninõuete täitmiseks vastavalt artiklile 11.

Koolituse eesmärgid on defineeritud V lisas. Neid võib täiendada:

- a) kas asjaomaste tehniliste koostalitusnõuetega;
  - b) või kriteeriumidega, mis agentuur on esitanud määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 17 raames, ja mis komisjon on vastu võtnud vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlusele .
2. Iga raudtee-ettevõtte määrab kindlaks oma menetluse ühtlustatud tõendi saamiseks. Koolitusprogrammi eesmärgid on määratletud artiklis 11 ja eelkõige VI ja VII lisas.
  3. Vastavalt direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 13 astuvad liikmesriigid samme, et tagada vedurijuhtide aus ja mittediskrimineeriv juurdepääs koolitusele, mida on vaja juhiloa ja ühtlustatud lisatõendi saamise tingimuste täitmiseks.

## **Artikkel 22**

### **Koolituse rahastamine**

***Raudtee-ettevõtjad ja infrastruktuuri ettevõtjad vastutavad lepinguliselt tööalase koolituse, sealhulgas algõppe ja täiendõppe eest.***

***Kui raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja juures töötab vedurijuht, kelle väljaõppe eest maksis osaliselt või täies ulatuses teine raudtee-ettevõtja või infrastruktuuri ettevõtja, peab ta koolitust läbi viinud ettevõtjale või infrastruktuuri ettevõtjale koolituskulud tagasi maksma juhul, kui vedurijuht on sellelt töölt vabatahtlikult lahkunud enne viie aasta möödumist.***

***Nimetatud sätte üksikasjalikud rakenduseeskirjad koostatakse vastavalt määruse (EÜ) nr 881/2004 artiklile 17 esitatava ameti soovitusel.***

## Artikkel 23

### Eksamid

Kutsealase kvalifikatsiooni kontrollimiseks mõeldudksamid ja eksamineerijad määratakse menetluse käigus, mida rakendatakse juhiloa saamiseks vastavalt artikli 12 lõikele 1 ning ühtlustatud lisatõendi saamiseks. Nimetatud eksameid juhendavad **komisjonid, mis koosnevad** pädevatest, **sõltumatutest ja erapooletutest** eksamineerijatest, **kel puudub huvide konflikt. Eksamineerijad, kes kontrollivad juhiloa andmiseks nõutavat kvalifikatsiooni, akrediteeritakse vastavalt artiklile 18.**

Eksamineerijate ja eksamite valiku osas kehtivad ühenduse kriteeriumid, mille kohta teeb ettepaneku agentuur ning kiidab heaks komisjon *artikli 31 lõikes 2* sätestatud menetluse kohaselt. Kui ühenduse kriteeriume ei ole, määrab pädev asutus kindlaks siseriiklikud kriteeriumid.

## VI Peatükk

### Hindamine

## Artikkel 24

### Kvaliteedistandardid

Pädev asutus tagab koolituse, oskuste hinnangu ja juhiloa ning ühtlustatud lisatõendi uuendamise pideva kontrolli kvaliteedinormide süsteemi raames, et saavutada käesolevas direktiivis kindlaks määratud eesmärgid peamiste nõudmiste ning kutsekvalifikatsiooni osas.

## Artikkel 25

### Sõltumatu hindamine

1. Igas liikmesriigis viiakse vähemalt iga viie aasta tagant läbi teadmiste, mõistmise, oskuste ja väljaõppe omandamise ning hindamise menetluse sõltumatu hindamine, samuti juhiloa ja ühtlustatud lisatõendi saamise süsteemi sõltumatu hindamine. Hindamise viivad läbi kvalifitseeritud isikud, kes ei ole nimetatud tegevusega ise seotud.
2. Nimetatud sõltumatute hindamiste tulemused dokumenteeritakse ja esitatakse vastutavale asutusele. Vajadusel võtavad liikmesriigid meetmeid, et kõrvaldada sõltumatul hindamisel avastatud puudusi.

## VII Peatükk

### **Rongi personali** kutsekvalifikatsiooni tõendamine

## Artikkel 26

### **Rongi personalile** kehtivad sätted

**Kogu rongipersonalil** peab olema pädeva asutuse poolt väljastatud tunnistus vastavalt käesolevale artiklile.

**1. jaanuariks 2009. aastal vaatab amet läbi rongi personali ametiprofiilid ja ülesanded, arvestades nende mõju transpordi ohutusele. Amet peab vastavalt määruse (EÜ) nr 881/2004 artiklile 17 tegema ettepaneku rongipersonali kutsekvalifikatsiooni tõendamise kohta vastavalt käesoleva direktiivi sätetele ja ühtsetele Euroopa kvalifikatsioonistandarditele.**

**Nimetatud soovitude alusel võtab komisjon kooskõlas artikli 31 lõikes 2 sätestatud menetlusega vastu rongi personali kutsekvalifikatsiooni tõendamise süsteemi. Nimetatud süsteemist saab pärast vastuvõtmist käesoleva direktiivi lahutamatu osa, mis esitatakse käesoleva direktiivi lisana.**

***Süsteemi vastuvõtmiseni kohaldatakse rongi personali suhtes vastavalt direktiividele 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ vastuvõetud asjaomaseid koostalitlusvõime tehnilisi spetsifikatsioone (TSI).***

Kui niisugused ühenduse eeskirjad puuduvad, määrab pädev asutus kindlaks minimaalsed nõudmised, millest tuleb kinni pidada, ja avaldab need.

*VIII Peatükk*

Kontroll ja karistused

*Artikkel 27*

Riiklik kontroll

1. Pädev asutus võib oma tööpiirkonnas liiklevas rongis igal ajal kontrollida, kas rongipersonalil on ette näidata käesoleva direktiivi kohaselt väljastatud dokumendid.
2. Sõltumata lõike 1 kohasest kontrollist võib töö juures ilmnenud vea korral nõuda, et *vedurijuht* tõestaks oma oskusi. Eelkõige võib kontrolli puhul tähelepanu pöörata sellele, kas rongijuht täidab artikli 11 lõigetes 3 ja 4 osutatud tingimusi.
3. Pädev asutus võib haldusuuringute kaudu kontrollida, kas tema tööpiirkonna *vedurijuhtide*, raudtee-ettevõtete, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, hindajate ja koolituskeskuste tegevus on vastavuses käesoleva direktiiviga.
4. Kui pädev asutus leiab, et teise liikmesriigi pädeva asutuse väljastatud juhiluba ei vasta asjakohastele kriteeriumidele, võib ta pöörduda pädeva asutuse poole ja nõuda kas täiendavat kontrolli või juhiloa äravõtmist. Kõnealuse juhiloa väljastanud asutus kontrollib nimetatud avaldust kolme nädala jooksul ja teeb oma otsuse taotluse esitanud asutusele teatavaks.



5. Kui pädev asutus leiab, et täiendav tõend ei ole kooskõlas asjaomaste kriteeriumidega, võib ta pöörduda raudtee-ettevõtte poole ja nõuda kas täiendava kontrolli läbiviimist või täiendava tõendi äravõtmist.
6. Kui liikmesriik leiab, et teise liikmesriigi pädeva asutuse lõike 4 kohaselt vastu võetud otsus ei ole vastavuses asjaomaste kriteeriumidega, tuleb juhtum edastada komisjonile, kes teatab oma arvamuse kolme kuu jooksul. Asjaomasele liikmesriigile tehakse vajadusel ettepanek võtta sobivad korrigeerivad meetmed. Eriarvamuste või arusaamatuste korral pöörduakse küsimusega *artikli 31* lõikes 1 nimetatud komitee poole ja komisjon võtab *artikli 31* lõikes 2 osutatud menetluse kohaselt vajalikud meetmed.

## *Artikkel 28*

### Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida rakendatakse käesoleva direktiivi alusel vastu võetud riiklike sätete rikkumise korral ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende kohaldamise tagamiseks. Ettenähtud karistused on tõhusad, proportsionaalsed, mittediskrimineerivad ja hoiatavad. Liikmesriigid edastavad need sätted komisjonile hiljemalt *artiklis 34* täpsustatud kuupäevaks, samuti edastavad liikmesriigid komisjonile viivitamatult kõik neid sätteid puudutavad hilisemad muudatused.

## *IX peatükk*

### Lõppsätted

## *Artikkel 29*

### Erandid

Liikmesriigid võivad arvata käesoleva direktiivi elluviimiseks rakendatavatest meetmetest välja:

- a) metrood, trammid ja teised kergraudteesüsteemid;
- b) võrgud, mis on oma tegevuses teistest raudteesüsteemidest eraldatud ja mida kasutatakse üksnes reisijate teenindamiseks kohalikus, linna- või linnalähedases liikluses;
- c) eraomanduses olev raudteeinfrastruktuur, mida omanikud kasutavad üksnes isiklikeks kaubavedudeks;
- d) ***teelõigud, mis on normaalsele liiklusele raudteesüsteemide korrashoiu, uuenduste või ehituste tõttu suletud.***

#### Artikkel 30

##### Lisade muudatused

Lisad on kohandatud teaduslike ja tehniliste edusammudega vastavalt *artikli 31 lõikes 2 sätestatud menetlusele, järgides täielikult määrusega (EÜ) nr 881/2004 sätestatud menetlusi ja volitusi, eriti määruse artikleid 3, 4, 6, 12 ja 17.*

***Tööturu osapooled on otsusega 98/500/EÜ<sup>1</sup> loodud valdkonna dialoogikomitee raames kaasatud kohandamise menetlusse.***

#### Artikkel 31

##### Komitee

1. Komisjoni abistab *direktiivi 96/48/EÜ artikli 21 alusel loodud komitee.*
2. Käesolevale lõikele tehtud viidete puhul kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artiklites 5 ja 7 ettenähtud regulatiivkomitee menetlust, järgides selle artiklit 8.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud periood on kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

---

<sup>1</sup> ***Komisjoni 20. mai 1998. aasta otsus 98/500/EÜ valdkonna dialoogikomiteede loomise kohta tööturu osapoolte dialoogi edendamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27). Otsust on viimati muudetud 2003. aasta ühinemislepinguga.***

## Artikkel 32

### Aruanne

Amet hindab käesoleva direktiivi alusel teostatud vedurijuhtide kutsekvalifikatsiooni tõendamise osas toimunud arengut ***ja teisi arenguid liikmesriikides, mis on seotud vedurijuhtide pädevuse juhtimisega***. Amet esitab komisjonile hiljemalt ***1. jaanuariks 2009*** aruande, mis sisaldab vajadusel süsteemi puudutavaid parandusettepanekuid litsentside ja ühtlustatud lisatõendite väljastamismenetluste, õppekeskuste ja hindajate akrediteerimise, pädevate asutuste loodud kvaliteedisüsteemide, tunnistuste vastastikuse tunnustamise ning tööturul toimunud liikuvuse kohta.

Nimetatud soovitude alusel võtab komisjon asjakohased meetmed ja teeb vajadusel ettepanekud käesoleva direktiivi muutmise kohta.

## Artikkel 33

### Koostöö

Liikmesriigid toetavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel.

## Artikkel 34

### Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiiviga vastavusse viimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ***31. detsembriks 2006***. Nad teavitavad sellest viivitamatult komisjoni.

Kui liikmesriigid võtavad need normid vastu, lisavad nad nende ametliku avaldamise korral normidesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi sätestavad liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti *koos tabeliga, milles on toodud vastuvõetud õigusnormide vastavus käesolevale direktiivile.*

### Artikkel 35

#### Järkjärguline rakendamine

1. Käesoleva direktiivi rakendamine toimub järkjärgult järgmiste sammudena:
- a) esimesel etapil (2006-2008) võtavad liikmesriigid käesoleva direktiivi riiklikusse seadusandlusesse üle. Luuakse artiklis 20 märgitud registrid;
  - b) *alates 1. jaanuarist 2007* tõendatakse esimene osa vedurijuhtide ja rongi personali kutsekvalifikatsioon vastavalt käesolevale direktiivile; kõnealune rühm koosneb *vedurijuhtidest, kelle juurdepääsuõigus ühenduse raudteevõrgule tuleneb direktiivist 91/440/EMÜ või kes juhivad reisironge, mis sõidavad vastavalt ettevõtjate vahel sõlmitud piiriülestele koostöökokkulepetele;*
  - c) *alates 1. jaanuarist 2009 ja vastavalt artiklile 26 komisjoni poolt vastuvõetava kutsekvalifikatsiooni tõendamise süsteemi alusel tõendatakse rongi personali kutsekvalifikatsiooni vastavalt käesolevale direktiivile;*
  - d) *alates 1. jaanuarist 2010 tõendatakse muude vedurijuhtide kutsekvalifikatsiooni vastavalt käesolevale direktiivile.*
2. *Mis tahes liikmesriigi taotlusel palub komisjon ametil kooskõlas taotleva liikmesriigiga läbi viia kulude ja tulude analüüsi käesoleva direktiivi kohaldamise kohta üksnes nimetatud liikmesriigi territooriumil tegutsevate vedurijuhtide ja rongi personali suhtes. Kulude ja tulude analüüs peab katma kümneaastast perioodi ning esitatakse komisjonile lõikes 1a nimetatud etapi lõpus.*

*Kui kulude ja tulude analüüsist selgub, et käesoleva direktiivi kohaldamise kulud selliste vedurijuhtide ja rongi personali suhtes ületavad sellest saadava tulu, peab komisjon 6 kuu jooksul pärast kulude ja tulude analüüsi esitamist võtma vastu otsuse vastavalt artikli 31 lõikes 2 toodud menetlusele. Sellise otsusega võib sätestada, et lõike 1 punkte c ja d ei kohaldata sellistele vedurijuhtidele ja rongi personalile kuni kümneaastase perioodi jooksul.*

3. Määratakse kindlaks üleminekuperiood, mis algab käesoleva direktiivi jõustumise hetkel ja lõpeb kaks aastat pärast registri peamiste parameetrite kindlaksmääramist, nagu on ette nähtud artiklis 20. Üleminekuperioodil võivad liikmesriigid atesteerida vedurijuhte enne käesoleva direktiivi jõustumist kehtinud sätete kohaselt, kui vedurijuht töötab oma ametialal või on alustanud heakskiidetud üld- ja kutsealast koolitusprogrammi või kutsekoolitust enne käesoleva direktiivi jõustumist.
4. Liikmesriigid asendavad 2015. aastaks kõik enne käesoleva direktiivi jõustumist ja üleminekuperioodi ajal väljastatud tõendid käesolevale direktiivile vastavate juhulubade ja ühtlustatud lisatõenditega, **piiramata lõike 2 kohaldamist**.
5. Kõik vedurijuhid, kes omavad enne käesoleva direktiivi jõustumist kehtivate sätete kohaseid tunnistusi, võivad piiriüleses liikluses ametisse võetuna töötada oma erialal kuni 2010. aastani, kõigil teistel juhtudel kuni 2015. aastani. Asjaomaste kutsetunnistuste osas puudub käesoleva direktiivi alusel vastastikuse tunnustamise kohustus, ilma et see siiski piiraks direktiivis 92/51/EMÜ sätestatud vastastikuse tunnustamise üldisi eeskirju, mida jätkuvalt rakendatakse kuni üleminekuperioodi lõpuni.
6. **Amet võib igal ajal kontrollida** kiipkaardi kasutamise võimalust juhiloa ja artiklis 4 sätestatud ühtlustatud lisatõendi asemel. Sellise kiipkaardi eelis oleks kahe nimetatud elemendi kombineerimine, samal ajal oleks seda võimalik kasutada teistel eesmärkidel - kas turvalisuse valdkonnas või vedurijuhtide tegevuse haldamiseks. Vajadusel kiidab komisjon vastavalt artikli 31 lõikes 2 nimetatud menetlusele ja ameti koostatud projekti alusel heaks nimetatud kiipkaardi tehnilised ja funktsionaalsed spetsifikatsioonid.

### *Artikkel 36*

#### *Jõustumine*

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

### *Artikkel 37*

#### *Adressaadid*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel  
president

Nõukogu nimel  
eesistuja

## I LISA

### ÜHENDUSE JUHILOA JA LISATÕENDI MUDEL

#### 1. Juhiloa omadused

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

Menetlused, mille alusel kontrollitakse, kas juhiloa tunnused on kooskõlas rahvusvaheliste normidega, peavad vastama ISO standardile 10373.

#### 2. Juhiloa omadused

Juhiloa esiküljel on:

- a) suures kirjas sõna “Rongijuhi juhiluba” loa välja andnud liikmesriigi keeles või keeltes;
- b) juhiloa välja andnud liikmesriigi nimi (vabatahtlik);
- c) juhiloa välja andnud liikmesriigi rahvusvaheline tähis negatiivina sinises riskülikus, mida ümbritseb kaksteist kollast tähte;
- d) andmed, mis juhiloa välja andmisel tuleb sisse kanda ja mis on nummerdatud järgmiselt:
  - 1. loaomaniku perekonnanimi;
  - 2. loaomaniku teised nimed;
  - 3. loaomaniku sünniaeg ja -koht;
  - 4. a. juhiloa väljastamise kuupäev;
  - b. juhiloa aegumise kuupäev;
  - c. väljastava asutuse nimi;

5. tunnistuse number, mis tagab juurdepääsu riikliku registri andmetele;
  6. loaomaniku foto;
  7. loaomaniku allkiri;
  8. loaomaniku peamine elukoht või postiaadress (vabatahtlik);
- e) sõnad "Euroopa ühenduste mudel" loa väljastanud liikmesriigi keel(t)es ning sõnad "Rongijuhi juhiluba" muudes ühenduse keeltes kollases trükis juhiloa taustana;
- f) etalonvärvid:
- sinine: Pantone Reflex blue (*Pantone*’i peegelduv sinine);
  - kollane: Pantone yellow (*Pantone*’i kollane).

### 3. Ühtlustatud lisatõend

Ühtlustatud lisatõendis on:

9. raudtee-ettevõtte nimi ja aadress, kelle teenistuses on *vedurijuhil* õigus rongi juhtida;
10. rongiliigid, mida on loaomanikul õigus juhtida;
11. veeremid, millega on loaomanikul õigus sõita;
12. raudtee-infrastruktuurid, kus loaomanikul on õigus sõita;
13. täiendavad andmed või võimalikud piirangud.



4. Andmed rahvuslikes registrites

a) Andmed juhiloa kohta:

- 14. andmed artiklis 8 täpsustatud nõuete kontrollimiseks;
- 15. andmed artiklis 9 täpsustatud nõuete kontrollimiseks;
- 16. andmed artiklis 10 täpsustatud nõuete kontrollimiseks;
- 17. andmed artikli 11 lõigetes 1 ja 2 täpsustatud nõuete kontrollimiseks;
- 18. andmed perioodilisteks kontrollideks – artikkel 14.

b) Ühtlustatud lisatõendit puudutavad andmed:

- 19. raudtee-ettevõtet puudutavad andmed (lubatud veeremid – artikli 11 lõige 3, lubatud teenused, ohutusjuhtimissüsteemialane koolitus);
- 20. andmed artikli 11 lõikes 4 täpsustatud nõuete kontrollimiseks: lubatud raudtee-infrastruktuurid (viide raudtee-infrastruktuuride registrile vastavalt direktiivi 96/48/EÜ artiklile 24 ja direktiivile 2001/16/EÜ);
- 21. perioodiliste kontrollidega seotud andmed – artikkel 14.

## II LISA

### Rongijuhtide ülesanded

1. Ettenähtud kontrollimiste läbiviimine enne sõidu algust, pöörates eriti tähelepanu sõiduki töökorrale ja koormusele.
2. Abistamine pidurite tõhususe kontrolli juures.
3. Vedurite asjatundlik ja kindel juhtimine, pidades silmas signaale, kiiruspiiranguid ja etteantud sõiduaega.
4. Automaatse kaitsepidurdusahela ja rongi kontrollsüsteemi kasutamine, samuti instrumentide jälgimine ja kasutamine.
5. Tehniliste ja funktsionaalsete häirete ning ebatavaliste olukordade äratundmine ja lokaliseerimine ning vajadusel vagunite kontrollimine kahjustuste või puuduste osas, rongi kaitsmine ja abi kutsumine.
6. Kergemate häirete kõrvaldamine, samuti meetmete võtmine rongi suuremate häirete kõrvaldamiseks.
7. Rongi ohutu manööverdamine.
8. Tegelemine tavapärase andmestikuga; konkreetsete suuliste, kirjalike või arvuti vahendusel teadete edastamine ebatavalistest olukordadest.

## LISA III

### PÕHINÕUDED

#### 1. Kvalifikatsiooninõuded

- vähemalt üheksa aastat keskharidust, lisaks 2 kuni 3 aastat tehnilist kutseharidust, kaubanduslikku kutseharidust või praktilist tegevust äri valdkonnas; *või*
- *vähemalt* 12 aastat haridust.

#### 2. Värbamiseelne läbivaatuste miinimum

##### 2.1 Arstlik kontroll

- üldine arstlik läbivaatus;
- sensorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontroll;
- vere- või uriinianalüüs *diabetes mellitus'* e ja teiste eelduste avastamiseks vastavalt kliinilistele uuringutele;
- EKG rahulikus olekus;
- test keelatud uimastite kasutamise avastamiseks.

##### 2.2 Psühholoogilised uuringud

Psühholoogilised uuringud peavad aitama raudtee-ettevõttel värvata ja hallata personali, kellel on oma kohustuste ohutuks täitmiseks vajalikud kognitiivsed ja psühhomotoorsed võimed, käitumisviis ning isiksuseomadused.

Psühholoogilise kontrolli sisu määramiseks peab psühholoog arvestama minimaalselt järgmiste, üksikuid ohutusfunktsioone arvestavate kriteeriumidega:

- kognitiivsed võimed: tähelepanu ja kontsentratsioonivõime; mälu, taju; hindamisvõime; suhtlemisvõime;
- psühhomotoorsed võimed: reaktsioonikiirus, liikumiskoordinatsioon;
- käitumine ja isiksus: emotsionaalne enesekontroll; usaldusväärne käitumine, iseseisvus, kohusetunne.

Kui psühholoog jätab mõne eelpoolnimetatud kriteeriumidest välja, tuleb oma otsust põhjendada ja otsus dokumenteerida.

### 3. Värbamisjärgsed regulaarsed kontrollid

Lisaks artikli 14 lõike 1 kohastele regulaarsetele uuringutele peab töötervishoiuarst tõstma tervisekontrollide sagedust, kui töötaja tervislik seisukord seda nõuab.

#### 3.1 Värbamisjärgsete reeglipäraste läbivaatuste minimaalne sisu

Kui teenistuja vastab enne värbamist toimuva läbivaatuse aluseks olevatele kriteeriumidele, peavad regulaarsed läbivaatused sisaldama vähemalt:

- üldist arstlikku läbivaatust;
- sensorsete funktsioonide (nägemine, kuulmine, värvitaju) kontrolli;
- vere- või uriinianalüüsi *diabetes mellitus'* e ja teiste eelduste avastamiseks vastavalt kliinilistele uuringutele;
- keelatud uimastite testi, kui see on kliiniliselt põhjendatud;

Lisaks nõutakse üle 40-aastaste rongijuhtide puhul EKG testi puhkeolekus.

### 3.2 Kehalise sobivuse kontroll

Füüsilise sobivuse kontroll peab toimuma korrapäraselt ja pärast iga tööõnnetust ***või töökatkestust, mis järgneb inimestega toimunud õnnetusele***. Töötervishoiuarst või ettevõtte arstipunkt võib otsustada täiendava arstliku läbivaatuse läbiviimise, eriti pärast 30 haiguspäeva. Tööandja võib paluda ***akrediteeritud*** arstil kontrollida vedurijuhi füüsilist tervist, kui tööandja pole vedurijuhti ohutuse huvides tööle lubanud.

Töö ajal ei tohi *vedurijuht* ühelgi hetkel olla niisuguste ainete mõju all, mis mõjutavad tema kontsentratsioonivõimet, tähelepanu ja käitumist.

## 4. Meditsiinilised nõuded

### 4.1 Üldised nõuded

Personal ei tohi kannatada tervisehäirete all ega läbida meditsiinilist protseduuri, mis võib põhjustada:

- teadvuse ootamatut kaotust;
- tähelepanu või kontsentratsiooni vähenemist;
- ootamatut teovõimetust;
- tasakaalu või koordineerimise kaotust;
- suurt liikuvuse piirangut.

## 4.2 Nägemine

Nägemisvõime osas peavad olema täidetud järgmised nõuded:

- kaugelnägemise teravus abivahendiga või ilma: 0,8; minimaalselt 0,3 halvemini nägeva silma puhul;
- maksimaalsed korrigeerivad kontaktläätsed: hüpermetroopia +5 / müopia –8. Kõrvalekalded on lubatud erandjuhtumitel ja pärast silmaarsti arvamuse saamist. Otsuse teeb töötervishoiuarst;
- lühi- ja kesknägevus: piisav, kas koos abivahendiga või ilma;
- kontaktläätsed on lubatud;
- normaalne värvinägemine: tunnustatud testide kasutamine, nt ishihara testid; nõudel täiendavalt mõne teise tunnustatud testi kasutamine;
- vaateväli: täielik;
- mõlema silma nägemisvõime: efektiivne;
- binokulaarvaade: efektiivne;
- kontrastide tundlikkus: hea;
- puuduvad progresseeruvad silmahaigused;
- silmaimplantaadid, keratotoomiad ja keratektoomiad on lubatud üksnes tingimusel, et nende üle teostatakse kontrolle ükskord aastas või töötervishoiuarsti määratud ajavahemike järel.

#### 4.3 Nõuded kuulmise osas

Piisav, audiogrammiga kinnitatud kuulmine, s.t:

- kuulmine on piisav, et pidada telefonikõnesid ning kuulda hoiatussignaale ja raadioteadaandeid.

Suunisteks tuleb pidada järgmisi väärtusi:

- kuulmiskaotus ei tohi olla suurem kui 40 dB 500 ja 1000 Hz juures;
- kuulmiskaotus ei tohi nõrgema helijuhtivusega kõrva puhul olla suurem kui 45 dB 2000 Hz juures.

#### 4.4 Rasedus

Halva taluvuse või patoloogiliste leidude korral tuleb rasedust vaadelda kui põhjust *vedurijuhi* ajutiseks kohustustest vabastamiseks. Töötervishoiuarst (eelpool defineeritud) peab tagama rasedate töötajate kaitseks õiguslike sätete rakendamise.

#### 4.5 *Vedurijuhi* erilised tervisealased kriteeriumid

##### 4.5.1 Nägemine

- kaugelnägemise teravus abivahendiga või ilma: 1,2; vähemalt 0,5 halvemini nägeva silma puhul;
- võime tulla toime ereda valgusega pimestamise korral ;
- värvilised kontaktläätsed ja fotokroomsed läätsed ei ole lubatud. UV filter läätsed on lubatud.

#### 4.5.2 Nõuded kuulmise ja rääkimise osas

- vestibulaarsüsteemi anomaaliate puudumine.
- krooniliste kõnehäirete puudumine (vajaduse tõttu vahetada teadeandeid kõva ja selge häälega);
- ei vaja kuulmiseks *abivahendit*.

#### 5. *Keeletestid*

Raudteeliikluse kontrollimise eest vastutav personal peab olema võimeline kasutama sõnumi- ja kommunikatsioonimeetodit, mida on kirjeldatud käitustegevuse koostalitusnõuetes.

*Vedurijuhtidel* ja raudtee-ettevõtete teistel töötajatel, kes peavad rääkima infrastruktuuri-ettevõtjaga kriitilistel ohutusteamadel, peab olema asjaomase infrastruktuuri-ettevõtja märgitud keele oskus. Keeleoskuse tase peab neil võimaldama aktiivset ja tõhusat vestlust rutiinsetes, kiiretes ja ohuolukordades.



## IV LISA

### AMETIALANE KVALIFIKATSIOON

#### Üldprogrammid ja koolitusmeetod

##### 1. Sissejuhatus

Koolituskursuse sisu ja organisatsioon peavad hõlmama:

- sissejuhatust raudtee-ettevõttest ja asjaomasest ametikohast, sealhulgas esmaabi ning töötervishoid- ja ohutus;
- töö- ja liiklusohutuse eeskirju;
- erialaseid teadmisi (raudtee infrastruktuur ja veeremid), eriti signaalsüsteeme, pidurdussüsteeme ja rongimõjutussüsteeme, rongi ettevalmistamist, vigade äratundmist ja kõrvaldamist; otsuse tegemist veduri tehnilise sobivuse üle;
- kommunikatsiooni; kõlarite kasutamise koolitust, mis kujutab endast reisijateteeninduse üht osa;
- sõiduoskuste omandamist: kogemustega *vedurijuhi* saatmist, järelvalve all juhtimist, simulaatorit, juhtimist oma vastutusel;
- teadmiste omandamist kohalike tingimuste ja teekonna kohta; koolitus võib toimuda pärast rongijuhi kvalifikatsiooni omandamist, kui rongijuht on määratud konkreetsesse teenistusse;
- õnnetusi ja ebatavalisi olukordi: viimastega toimetulekut stressi- ja konfliktseisundis;
- tulekustutamist.

Nõuded jagunevad kolme ossa:

- üldosa (üksikasjad on välja toodud V lisas);
- veeremit puudutav osa (üksikasjad on välja toodud VI lisas);
- infrastruktuuri puudutav osa (üksikasjad on välja toodud VII lisas).

## 2. Koolitusmeetod

Teoreetiline koolitus (seminariruum ja demonstratsioonid) ja praktiline koolitus (ametikohal, sõidud õpetajaga ja ilma) peavad olema omavahel tasakaalus.

Arvuti abil toimuv koolitus on lubatud tööeeskirjade, signalisatsioonisüsteemide jm individuaalseks omandamiseks. Igal juhul tuleb kasutada uusima generatsiooni simulaatoreid.

Simulaatorite kasutamine võib olla väga tõhus *vedurijuhtide* koolituses; eriti kasulikud on simulaatorid juhtimisaja lühendamisel infrastruktuuris, ebanormaalses olukordadega toimetuleku koolituses ja uusi veduritüüpe tutvustavas täiendkoolituses.

Marsruuti puudutavate teadmiste omandamiseks oleks eelistatud, et koolitatav sõidaks teatud kindla aja vältel nii päeval kui ka öösel koos teise rongijuhiga. *Vedurijuhi* kabiinist marsruudi kohta filmitud videoid võib kasutada alternatiivse koolitusmeetodina.

## 3. Eksam

Koolituskursuse lõpus peab olema teoreetiline ja praktiline eksam.

Rongijuhtimise oskust kontrollitakse raudteevõrgus toimuvate sõidukontrollide käigus. Tööeeskirjade rakendamise ja *vedurijuhi* käitumise kontrollimiseks eriti keerulistes situatsioonides võib samuti kasutada simulaatoreid.

## V LISA

### ÜLDISTE ERIALASTE TEADMISTE KONTROLL

#### Üldised küsimused

Üldise koolituse eesmärgid on järgmised:

- teoreetiliste ja praktiliste teadmiste omandamine raudteetehnoloogia, kaasa arvatud ohutus- ja tööeeskirjade kohta;
- teoreetiliste ja praktiliste teadmiste omandamine raudteel töötamisega seotud ohtude kohta ja erinevad vahendid nende ohtude vastu võitlemiseks;
- teoreetiliste ja praktiliste teadmiste omandamine ühe või mitme tööviisi kohta;
- üht või mitut veeremi tüüpi puudutavate teadmiste ja menetluste omandamine.

Eelkõige peavad *vedurijuhid* olema võimelised:

- aru saada *vedurijuhi* ametis töötamise eriomastest nõudmistest, selle tähtsusest ning ametialastest ja isikuomadusi puudutavatest nõudmistest (pikad tööperioodid, kodust eemalolek jne);
- rakendada personali ohutuse eeskirju;
- eristama veoüksuste liike;
- täpselt tundma ja rakendada töömeetodit;
- eristama viite- ja rakendusdokumente (menetluskäsiraamat ja liinide käsiraamat vastavalt "liiklustegevuse" koostalitlusvõime tehnilistes nõuetele, rongijuhi käsiraamat, nõustamiskäsiraamat õnnetuste korral jne);

- kohandama oma eluviisi ametinõuetele;
- tundma inimestega seotud õnnetuste korral rakendatavaid meetmeid;
- tundma raudteeliiklusega seotud üldisi ohtusid;
- tundma liiklusohutuse põhimõtteid;
- rakendama elektrotehnilisi põhimõtteid.

## VI LISA

### VEEREMIT PUUDUTAVATE AMETIALASTE TEADMISTE KONTROLL

Pärast veeremialase eriväljaõppe lõpetamist peavad *vedurijuhtid* olema võimelised täitma järgmisi ülesandeid:

#### 1. Sõidueelsed katsetamised ja kontrollid

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- teostama raudteeliini kontrolli ja leidma teavet asjaomastest dokumentidest;
- muretseda dokumente ning vajalikku varustust;
- kontrollima veoüksuse võimsust;
- kontrollima veoüksuse pardal olevatesse dokumentidesse kantud teavet;
- veenduma kontrollimiste ja ettenähtud proovide teostamise järel kindlalt, et veoüksus on võimeline tagama nõutud tõmbejõudu ja et ohutusvarustus töötab;
- teostama kõiki tavapäraseid ennetavaid hooldustöid.

#### 2. Veeremialased teadmised

Veduri juhtimiseks peab *vedurijuht* tundma kõiki tema käsutuses olevaid kontrollisüsteeme ja indikaatoreid, eriti aga neid, mis puudutavad:

- käivitamist;
- pidurdamist;
- liiklusohutusega seotud elemente.

Veeremis olevate anomaaliate äratundmiseks ja lokaliseerimiseks, nendest teatamiseks ning remondivajaduse kindlaksmääramiseks, samuti teatud juhtudel meetmete võtmiseks, peab *vedurijuht* tundma<sup>1</sup>:

- veeremi koostisosi ja nende ülesandeid, samuti spetsiaalseid haagised/vagunid, eelkõige süsteemi rongi peatamiseks piduritorust surve välja laskmise teel;
- märgistamist veeremi sees ja väljas, eriti ohtlike veoste transportimiseks kasutatavaid sümboleid;
- veoüksuste spetsiaalseid osi<sup>2</sup>.

### 3. Pidurite kontrollimine

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- kontrollima enne rongi väljumist, et rongi tegelik pidurdusjõud vastab sõiduki dokumentides täpsustatud, antud liinil nõutavale pidurdusjõule;
- kontrollima veoüksuse pidurite tööd enne väljumist, startides ja sõidu ajal.

### 4. Raudteeliini omadustele vastav rongi kasutusviis ja suurim kiirus

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- võtma teadmiseks talle enne ärasõitu edastatud teabe;
- määrama rongi sõidu tüübi ja suurima kiiruse selliste muutujate alusel nagu kiiruspiirangud ja signaalide tõenäoline muutmine.

---

<sup>1</sup> eriti:

- mehhaanilisi konstruktsioone
- pidurisüsteemi
- vedrustust ja haakeseadet
- käiguosa
- turvavarustust.

<sup>2</sup> eelkõige:

- voolukogujat ja kõrgepingeahelaid
- kütusepaake, toitesüsteemi, väljalaskesüsteemi
- jõuülekannet, mootoreid ja käigukasti
- sidevarustust (raadiot rongiga ühenduse pidamiseks maa pealt jne).

5. Rongi juhtimine installatsioone ja veeremeid lõhkumata

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- kasutama kõiki kättesaadavaid kontrollsüsteeme vastavalt kehtivatele eeskirjadele;
- startima rongi, arvestades haarde ja võimsuse piiranguid;
- teadma sõidetaval raudteeliinil igal hetkel rongi olukorda;
- kasutama aeglustamiseks ja peatumiseks pidurit, võttes arvesse veeremit ja installatsioone.

6. Anomaaliad

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- reageerima tähelepanelikult ebatavalistele ilmingutele rongi töös;
- tegema kindlaks anomaaliatele viitavad märgid, eristama neid ja reageerima vastavalt nende suhtelisele tähtsusele, eelistades alati rongiliikluse ja reisijate ohutust;
- tundma olemasolevaid ohutus- ja kommunikatsioonivahendeid;
- kontrollima rongi väikseimategi anomaaliate avastamiseks;
- püüdma anomaaliaid kõrvaldada.

7. Rongi tööga seotud vahejuhtumid ja õnnetused, tulekahjud ja õnnetused inimestega

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- astuma samme rongi kaitseks ja kutsuma abi õnnetuse korral, kui rongis olevad inimesed on saanud kannatada,
- määrama kindlaks, kas rong veab ohtlikke kaupu ja tegema need rongidokumentide ning vaguninimekirjade järgi kindlaks.

8. Sõidu jätkamise tingimused pärast veeremiga toimunud õnnetust

Pärast õnnetust peavad *vedurijuhid* olema võimelised:

- otsustama, kas veerem võib jätkata sõitu ja millistel tingimustel;
- teavitama infrastruktuuri-ettevõtjat nimetatud tingimustest nii kiiresti kui võimalik.

9. Rongi seisak

*Vedurijuht* peab ka kõige raskemates tingimustes olema võimeline võtma meetmeid tagamaks, et rong ootamatult liikuma ei hakkaks.



## VII LISA

### INFRASTRUKTUURIALASTE TEADMISTE KONTROLL

#### Infrastruktuuralased küsimused

1. Pidurite kontrollimine

*Vedurijuht* peab olema võimeline kontrollima enne rongi väljumist, et rongi tegelik pidurdusjõud vastab sõiduki dokumentides täpsustatud, antud liinil nõutavale pidurdusjõule.

2. Raudteeliini omadustele vastav rongi sõidutüüp ja suurim kiirus

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- võtma teadmiseks talle enne ärasõitu edastatud teabe, näiteks liikluspiirangud või signaalide muutused;
- määrama raudteeliini omaduste alusel kindlaks rongi liikumise tüübi ja suurima kiiruse.

3. Raudteeliinialased teadmised

*Vedurijuht* peab olema võimeline probleeme ette aimama ja ohutust ning teostust arvestades ka vastavalt reageerima. Seetõttu peavad tal olema põhjalikud teadmised oma ja kokkuleppekohaste sarnaste raudteeliinide, samuti marsruutidel olevate rajatiste kohta;

Olulised on järgmised aspektid:

- töötingimused (rööpavahetus, ühesuunaline liikumine jne);
- määratud sõidutüübi korral kasutatavate rööbaste identifitseerimine;

- töörežiim;
- blokeerimissüsteem ja sellega seotud eeskirjad;
- rongijaamade nimed, jaamade asukoht ja nende kaugelt-täheldamine, samuti signaalkastid sõidu kohandamiseks nõutaval viisil;
- üleminekusignaalid erinevate töösüsteemide või energiavarustussüsteemide vahel;
- erinevate rongikategooriate kiiruspiirangud;
- topograafilised profiilid;
- erilised pidurdamistingimused, näiteks järsu allapoole kaldega rongiliinidel;
- tööalased eripärad: eriomased signaalid, märgid, ärasõidutingimused jne.

#### 4. Ohutuseeskirjad

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- startima rongi üksnes siis, kui kõik kirjeldatud tingimused on täidetud (sõiduplaan, ärasõidukorraldus, vajadusel signaalide käivitamine jne);
- jälgima raudteeäärseid või kabiini signaale, tõlgendama neid otsekohe ja veatult ning tegutsema määratud meetmete kohaselt;
- juhtima rongi ohutult vastavalt eriomastele tööviisidele: rakendama korraldusel eriomaseid sõiduviise, ajutisi kiiruspiiranguid, vastassuunalist sõitmist, luba ohu korral signaale mitte järgida, lülimisi, pöördeid, läbi ehitusalade sõitmist jne;
- arvestama sõiduplaanikohaseid või täiendavaid peatusi ja vajadusel osutama reisijatele peatuste ajal täiendavat abi, eelkõige avama ja sulgema uksi.

## 5. Rongi juhtimine

*Vedurijuht* peab:

- teadma sõidetaval raudteeliinil igal hetkel rongi olukorda;
- kasutama aeglustamiseks ja peatumiseks pidurit, arvestades veeremi ja installatsioonide olukorda;
- reguleerima rongi liikumist vastavalt sõidugraafikule ja võimalikele energiakokkuhoiueeskirjadele, arvestades veoüksuse, rongi, rongiliini ja keskkonna omadusi.

## 6. Anomaaliad

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- niipalju kui rongi juhtimine võimaldab, reageerima tähelepanelikult ebatavalistele ilmingutele raudteeinfrastruktuuris ja sõidukeskkonnas: signaalid, rööpad, energiaga varustamine, raudteeületuskohad, rööbaste ümbrus, muu liiklus;
- reageerima tähelepanelikult ebatavalistele ilmingutele rongi töös;
- suutma hinnata konkreetset vahemaad takistuse kõrvaldamiseks;
- teavitama infrastruktuuri-ettevõtjat nii kiiresti kui võimalik anomaalia asukohast ja olemusest, tehes kindlaks, et informatsioonist saadi õigesti aru;
- alati, kui vaja, tagama või võtma meetmeid liikluse ja inimeste ohutuse tagamiseks;

7. Rongi tööga seotud vahejuhtumid ja õnnetused, tulekahjud ja õnnetused inimestega

*Vedurijuht* peab olema võimeline:

- astuma samme rongi kaitseks ja kutsuma abi õnnetuse korral, kui inimesed on saanud kannatada;
- määrama, kus peatada tulekahju korral rongi ja vajadusel hõlbustama reisijate evakueerimist;
- edastama vajalikku teavet tulekahju kohta nii kiiresti kui võimalik, kui *vedurijuhil* üksi pole võimalik tulekahju kontrolli alla saada;
- pärast õnnetust otsustama, kas veerem võib jätkata liikumist ja kui, siis millistel tingimustel;
- teavitama infrastruktuuri-ettevõtjat antud olukorrast nii kiiresti kui võimalik.