

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

---

*Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument*

9.7.2008

EP-PE\_TC2-COD(2006)0272

**\*\*\*II**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

vastu võetud teisel lugemisel 9.juulil 2008 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (EP-PE\_TC2-COD(2006)0272)

PE 410.233

**ET**

**ET**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

**vastu võetud teisel lugemisel 9. juulil 2008**

**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ, millega  
muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta  
(raudteede ohutuse direktiiv)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

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<sup>1</sup>,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ELT C 256, 27.10.2007, lk 39.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi 29. novembri 2007. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) nõukogu 3. märtsi 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 122 E, 20.5.2008, lk 10) ja Euroopa Parlamendi 9. juuli 2008. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Raudteetranspordi teenuste ühtse turu loomise eesmärkide toetamiseks võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu direktiivi 2004/49/EÜ<sup>1</sup>, millega loodi ühine raudteeohutuse õiguslik raamistik.
- (2) Algselt käsitleti raudteesõidukite kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivis 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta)<sup>2</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiivis 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta)<sup>3</sup>, milles käsitleti ühenduse raudteesüsteemi uusi või ümberehitatud osasid, ning direktiivis 2004/49/EÜ, milles käsitleti juba kasutuses olevaid sõidukeid. Kooskõlas parema õigusloome põhimõttega ning pidades silmas vajadust lihtsustada ja ajakohastada ühenduse õigusakte, tuleks kõik raudteesõidukite kasutuselevõtmise lubade andmise menetlusi käsitlevad sätted koondada ühte õigusakti. Seetõttu tuleks direktiivi 2004/49/EÜ praegu kehtiv artikkel 14 välja jätta ning lisada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuesti sõnastatud)<sup>4</sup> (edaspidi „raudteede koostalitlusvõime direktiiv”), mis asendab direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ, uus säte, milles käsitletakse kasutuselevõtmise lubade andmist juba kasutuses olevatele sõidukitele.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudteeettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv) (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44). Parandus avaldatud: ELT L 220, 21.6.2004, lk 16.

<sup>2</sup> EÜT 235, 17.9.1996, lk 6.

<sup>3</sup> EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

<sup>4</sup> ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

- (3) 1999. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF) jõustumine 1. juulil 2006 tõi kaasa uued sõidukite kasutamise lepingute eeskirjad. Vastavalt sellele lisatud CUVle (Vagunite kasutamist rahvusvahelises raudteeliikluses käsitlevate lepingute ühtsed eeskirjad) ei ole vagunite valdajad enam kohustatud oma kaubavaguneid raudtee-ettevõtjate juures registreerima. Endist raudtee-ettevõtjate vahelist „Regolamento Internazionale Veicoli” (RIV) kokkulepet enam ei kohaldata ning see on osaliselt asendatud raudtee-ettevõtjate ja vagunite valdajate vahelise uue eraõigusliku ja vabatahtliku kokkuleppega (Vagunite kasutamise üldine leping, GCU), mille kohaselt vastutavad vagunite valdajad ise oma vagunite hoolduse eest. Selleks, et nimetatud muudatusi kajastada ning hõlbustada direktiivi 2004/49/EÜ rakendamist selles osas, mis puudutab raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimist, tuleks määratleda mõisted „valdaja” ja „hoolduse eest vastutav üksus” ning täpsustada samuti kõnealuste üksuste ja raudtee-ettevõtjate vahelist suhet.
- (4) Mõiste „valdaja” määratlus peaks võimalikult täpselt järgima 1999. aasta COTIF konventsioonis kasutatud määratlust. Sõiduki valdajaks võib olla mitmeid üksusi, näiteks omanik, vagunipargiga tegelev äriühing, raudtee-ettevõtjale sõidukeid liisiv äriühing, raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes kasutavad sõidukeid oma infrastruktuuri hooldamiseks. Nimetatud üksustel on kontroll sõiduki üle, pidades silmas selle kasutamist transpordivahendina raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate poolt. Kahtluste vältimiseks tuleks valdaja selgelt kindlaks määrata raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklis 33 sätestatud riiklikus raudteeveeremi registris.

- (5) Kooskõla tagamiseks kehtivate raudteealaste õigusaktidega ja liigse koormuse vältimiseks peaks liikmesriikidel olema lubatud jätta ajaloolise väärtusega raudteed, muuseumiraudteed ja turistidele mõeldud raudteed käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja.
- (6) Enne sõiduki kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist tuleks riiklikus raudteeveeremi registris määrata kindlaks selle hoolduse eest vastutav üksus. Hoolduse eest vastutavaks üksuseks võib olla raudtee-ettevõtja, raudteefrastruktuuri-ettevõtja või valdaja.
- (7) Liikmesriikidel peaks olema lubatud täita oma kohustusi määrata kindlaks hoolduse eest vastutava üksus ja seda sertifitseerida alternatiivsete meetmete kaudu sõidukite puhul, mis on registreeritud kolmandas riigis ja mida hooldatakse vastavalt kõnealuse riigi seadustele, sõidukite puhul, mida kasutatakse raudteevõrgustikes või liinidel, mille rööpavahe erineb põhiraudteevõrgustiku omast ühenduse territooriumil, ja mille puhul hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramise nõude täitmist tagavad rahvusvahelised lepingud kolmandate riikidega, sõidukite puhul, mida kasutavad ajaloolise väärtusega raudteed, muuseumiraudteed ja turistidele mõeldud raudteed, või sõjaväevarustus ja eritransport, mis vajavad enne kasutamist siseriikliku ohutuasutuse ad hoc luba. Sellistel juhtudel tuleks asjaomasel liikmesriigil lubada sõidukite kasutamist tema vastutusalasse kuuluval raudteevõrgustikul, ilma et sõidukitele oleks määratud hoolduse eest vastutavat üksust või ilma et kõnealune üksus oleks sertifitseeritud. Sellised erandid peaksid siiski tulenema asjaomase liikmesriigi ametlikest otsustest ja Euroopa Raudteeagentuur (edaspidi: „agentuur”) peaks neid oma ohutustaseme aruande raames analüüsima.

- (8) Kui raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasutab sõidukit, mille osas ei ole hoolduse eest vastutavat üksust registreeritud või mille hoolduse eest vastutav üksus ei ole sertifitseeritud, peaks ta kõiki selle sõiduki kasutamisega seotud riske kontrollima. Raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peaks tõendama oma võimet selliseid riske kontrollida ohutuse juhtimissüsteemi sertifikaadiga ja vajadusel ohutussertifikaadi või ohutusloaga.
- (9) Kaubavagunite puhul peaks hoolduse eest vastutavat üksust sertifitseerima agentuuri poolt väljatöötatud ja komisjoni poolt vastuvõetud süsteemi kohaselt. Kui hoolduse eest vastutav üksus on raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, peaks kõnealune sertifitseerimine sisalduma ohutussertifikaadi või ohutusloa menetluses. Sellisele üksusele väljastatud sertifikaadiga tagatakse, et käesoleva direktiivi hooldusnõuded on täidetud mis tahes üksuse vastutuse alla kuuluva kaubavaguni osas. Nimetatud sertifikaat peaks kehtima kogu ühenduse territooriumil ja selle peaks väljastama asutus, mis on suuteline kontrollima selliste üksuste loodud hooldussüsteemi. Kuna kaubavaguneid kasutatakse tihti rahvusvahelises liikluses ja kuna hoolduse eest vastutav üksus võib soovida kasutada rohkem kui ühes liikmesriigis rajatud töökodasid, peaks sertifitseerimisasutus olema suuteline teostama kontrolli kogu ühenduse piires.

- (10) Hooldusnõuded töötatakse välja raudteede koostalitlusvõime direktiivi raames, eelkõige „veeremi” koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste osana. Käesoleva direktiivi jõustumise tulemusel on vaja tagada sidusus kõnealuste koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja komisjoni poolt vastuvõetavate hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimisnõuete vahel. Komisjon saavutab selle, muutes vajaduse korral asjakohaseid koostalitlusvõime tehnilisi kirjeldusi raudteede koostalitlusvõime direktiivis ettenähtud menetlust kasutades.
- (11) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt ühenduse raudteede ohutuse edasist arendamist ja parandamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Direktiivi 2004/49/EÜ rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (13) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus vaadata läbi ja kohandada direktiivi 2004/49/EÜ lisasid, võtta vastu ja vaadata läbi ühised ohutusmeetodid ja ühised ohutuseesmärgid ning luua hooldusertifitseerimissüsteem. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta direktiivi 2004/49/EÜ vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (14) Liikmesriik, kellel ei ole raudteesüsteemi ja kes ei kavatse seda lähemas tulevikus omada, kannaks ebaproportsionaalset ja tarbetut kohustust, kui ta peaks käesoleva direktiivi üle võtma ja rakendama. Seetõttu tuleks selline liikmesriik vabastada, seni kuni tal raudteesüsteem puudub, käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustusest.
- (15) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe<sup>1</sup> 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.
- (16) Direktiivi 2004/49/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

---

<sup>1</sup> ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.



Artikkel 1  
Muudatused

Direktiivi 2004/49/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõikesse 2 lisatakse järgmised punktid:

- „d) riigi raudteevõrgustikus kasutatavad ajaloolise väärtusega sõidukid, kui need vastavad siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja korrale, pidades silmas selliste sõidukite ohutu liikluse tagamist;
- e) ajaloolise väärtusega raudteed, muuseumiraudteed ja turistidele mõeldud raudteed, mida kasutatakse oma raudteevõrgustikus, sh töökojad, sõidukid ja töötajad.”

2) Artiklisse 3 lisatakse järgmised punktid:

- „s) „valdaja” – isik või üksus, kes sõiduki omanikuna või sõiduki kasutusõigust omades kasutab sõidukit transpordivahendina ning on registreeritud valdajana Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuesti sõnastatud)\* (edaspidi „raudteede koostalitlusvõime direktiiv”) artiklis 33 sätestatud riiklikus raudteeveeremi registris;

- t) „hoolduse eest vastutav üksus” – sõiduki hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris;
- u) „sõiduk” – raudteeliinidel oma ratastel sõitmiseks sobiv raudteesõiduk kas veduriga või ilma. Sõiduk koosneb ühest või mitmest struktuurilisest ja funktsionaalsest allsüsteemist või selliste allsüsteemide osadest.

---

\* ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.”

3) Artikli 4 lõike 4 mõiste „vagunipidaja” asendatakse mõistega „valdaja”.

4) Artikli 5 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Enne 30. aprilli 2009 vaadatakse I lisa läbi, eelkõige selleks, et lisada ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühised meetodid. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 asendatakse järgmisega:

„1. Esimese komplekti ühiseid ohutusmeetodeid, mis hõlmavad vähemalt lõike 3 punktis a kirjeldatud meetodeid, võtab komisjon vastu enne 30. aprilli 2008. Need avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas.

Teise komplekti ühiseid ohutusmeetodeid, mis hõlmavad lõikes 3 kirjeldatud ülejäänud meetodeid, võtab komisjon vastu enne 30. aprilli 2010. Need avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”;

b) lõike 3 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega, meetodid, mis võimaldavad kontrollida, et raudteesüsteemide struktuurilisi allsüsteeme käitatakse ja hallatakse kooskõlas asjakohaste põhinõuetega.”;

- c) lõige 4 asendatakse järgmisega:
- „4. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi korrapärase ajavahemike tagant, võttes arvesse nende rakendamisel saadud kogemusi, raudteeohutuse üldist arengut ja liikmesriikide artikli 4 lõikes 1 sätestatud kohustusi. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”
- 6) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:
- a) lõike 3 esimene ja teine lõik asendatakse järgmisega:
- „3. Ühiste ohutuseesmärkide esimese komplekti eelnõu aluseks on liikmesriikides kehtivate eesmärkide ja ohutustaseme uuring ning sellega tagatakse, et raudteesüsteemi olemasolev ohutustase üheski liikmesriigis ei vähene. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2009 ja see avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Ühiste ohutuseesmärkide teise komplekti eelnõu aluseks võetakse ühiste ohutuseesmärkide esimesest komplektist ja selle rakendamisest saadud kogemused. See peegeldab eelisvaldkondi, kus ohutust tuleb täiendavalt parandada. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2011 ja see avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”;

b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Ühised ohutuseesmärgid vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes arvesse raudteeohutuse üldist arengut. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

7) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Ohutussertifikaadi eesmärgiks on tõendada, et raudtee-ettevõtja on kehtestanud oma ohutuse juhtimissüsteemi ja on suuteline täitma koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes ja muudes asjaomastes ühenduse õigusaktides ning siseriiklikes ohutuseeskirjades sätestatud nõudeid, et riske kontrollida ja osutada võrgustikus ohutut transporditeenust.”;

b) lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) sertifitseerimine, mis kinnitab raudtee-ettevõtja poolt asjaomases võrgustikus teenuse ohutuks osutamiseks vajalike erinõuete täitmiseks vastu võetud sätete aktsepteerimist. Need nõuded võivad hõlmata koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja siseriiklike ohutuseeskirjade, sealhulgas võrgustiku kasutamise eeskirjade kohaldamist, personali sertifikaatide aktsepteerimist ning raudtee-ettevõtjate kasutatavate sõidukite kasutuselevõtmise lubamist. Sertifitseerimise aluseks on dokumendid, mille raudtee-ettevõtja esitab vastavalt IV lisale.”

8) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 14a

Sõiduki hooldamine

1. Igale sõidukile määratakse enne selle kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus, mis registreeritakse riiklikus raudteeveeremi registris vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 33.
2. Hoolduse eest vastutavaks üksuseks võib olla raudtee-ettevõtja, raudteefrastruktuuri-ettevõtja või valdaja.

3. Ilma et see piiraks artiklis 4 sätestatud raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vastutust raudtee ohutu toimimise eest, tagab hoolduse eest vastutav üksus hooldussüsteemi kaudu, et sõidukid, mille hoolduse eest ta vastutab, on ohutus töökorras. Selleks tagab hoolduse eest vastutav üksus, et sõidukeid hooldatakse vastavalt:

- a) iga sõiduki hooldusdokumendile;
- b) kehtivatele nõuetele, sh hoolduseeskirjadele ja koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste sätetele.

Hoolduse eest vastutav üksus teostab hooldust ise või kasutab selleks lepingulisi hooldustöökodasid.

4. Kaubavagunite puhul sertifitseerib iga hoolduse eest vastutava üksuse asutus, mida on akrediteeritud või tunnustatud vastavalt lõikele 5, või siseriiklik ohutusasutus. Akrediteerimisprotsess põhineb sellistel sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel nagu asjaomased seeria EN 45 000 Euroopa standardid. Tunnustamisprotsess põhineb samuti sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel.

Kui hoolduse eest vastutav üksus on raudtee-ettevõtja või raudteefrastruktuuri-ettevõtja, kontrollib asjaomane siseriiklik ohutusasutus kooskõlas artiklis 10 või 11 osutatud menetlusega vastavust lõike 5 alusel vastuvõetavatele nõuetele ning seda vastavust kinnitatakse nendes menetlustes kirjeldatud sertifikaatidel.

5. Hiljemalt ...<sup>+</sup> võtab komisjon agentuuri soovitusel vastu meetme, millega luuakse kaubavagunite hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimise süsteem. Selle süsteemi kohaselt väljastatud sertifikaadid kinnitavad vastavust lõikes 3 osutatud nõuetele.

Meede hõlmab nõudeid, mis puudutavad:

- a) üksuse poolt rajatud hooldussüsteemi;
- b) üksusele väljastatud sertifikaadi vormingut ja kehtivust;
- c) sertifikaatide väljastamise ning sertifitseerimissüsteemi toimimiseks vajalike kontrollimiste eest vastutava asutuse või asutuste akrediteerimise või tunnustamise kriteeriume;

---

<sup>+</sup> Väljaannete talitus: kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.



- d) sertifitseerimissüsteemi kohaldamise kuupäeva, sh üheaastast üleminekuperioodi olemasolevate hoolduse eest vastutavate üksuste jaoks.

Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Hiljemalt ...<sup>+</sup> vaatab komisjon agentuuri soovitusel selle meetme läbi, et hõlmata kõiki sõidukeid ning vajaduse korral ajakohastada kaubavagunitele kohaldatavat sertifitseerimissüsteemi.

6. Lõike 5 kohaselt väljastatud sertifikaadid kehtivad kogu ühenduse territooriumil.
7. Agentuur hindab lõike 5 alusel rakendatud sertifitseerimise protsessi ja esitab aruande komisjonile hiljemalt kolme aasta jooksul pärast asjakohase meetme jõustumist.

---

<sup>+</sup> Väljaannete talitus: kümme aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

8. Liikmesriigid võivad otsustada täita oma kohustust hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisel ja sertifitseerimisel alternatiivsete meetmete kaudu järgmistel juhtudel:
- a) kolmandas riigis registreeritud ja kõnealuse riigi seaduste järgi hooldatavad sõidukid;
  - b) sõidukid, mida kasutatakse raudteevõrgustikes või liinidel, mille rööpavahe erineb põhiraudteevõrgustiku omast ühenduse territooriumil, ja mille puhul lõikes 3 osutatud nõuete täitmist tagavad rahvusvahelised lepingud kolmandate riikidega;
  - c) artikli 2 lõikes 2 määratletud sõidukid ning sõjaväevarustus ja eritransport, mis vajavad enne kasutamist siseriikliku ohutusasutuse ad hoc luba. Sellisel juhul lubatakse erandeid mitte kauemaks kui viieks aastaks.

Selliseid alternatiivseid meetmeid rakendatakse asjaomase siseriikliku ohutusasutuse lubatud erandite põhjal:

- a) kui registreeritakse sõidukeid vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 33, niivõrd kui see puudutab hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramist;
- b) kui väljastatakse ohutussertifikaate ja ohutuslube raudtee-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele vastavalt käesoleva direktiivi artiklitele 10 ja 11, niivõrd kui see puudutab hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramist või sertifitseerimist.

Käesoleva direktiivi artiklis 18 osutatud iga-aastases ohutusuandes tuleb sellised erandid välja tuua ning neid põhjendada. Kui ilmneb, et ühenduse raudteesüsteemis võetakse liigseid ohutusriske, teavitab agentuur sellest viivitamata komisjoni.

Komisjon kontakteerub asjaomaste pooltega ja vajaduse korral nõuab, et liikmesriik tühistaks oma erandi.”

9) Artikli 16 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) raudteesüsteemi moodustavate struktuuriliste allsüsteemide kasutuselevõtmise lubamine vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 15 ning nende käitamise ja hooldamise kontrollimine vastavalt asjaomastele olulistele nõuetele;”;

b) punkt b jäetakse välja;

c) punkt g asendatakse järgmisega:

„g) järelevalve selle üle, et sõidukid on nõuetekohaselt registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris ning et selles sisalduv ohutusalane teave on korrektne ja ajakohane.”

10) Artiklile 18 lisatakse järgmine punkt:

„e) artikli 14a lõike 8 kohaselt tehtud erandid.”

11) Artikkel 26 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 26

Lisade kohandamine

Lisasid kohandatakse vastavalt teaduse ja tehnika arengule. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.”

12) Artiklit 27 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

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

b) lõige 4 jäetakse välja.

13) II lisa punkt 3 jäetakse välja.

## Artikkel 2

### Rakendamine ja ülevõtmine

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

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

Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose Vabariigile ja Malta Vabariigile, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

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

---

\* Väljaannete talitus: 24 kuud pärast käeoleva direktiivi jõustumist.

### Artikkel 3

#### Jõustumine

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

### Artikkel 4

#### Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

....,

Euroopa Parlamendi nimel  
president

Nõukogu nimel  
eesistuja

---