

Euroopa Raudteeagentuur

**Koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKde)
kohaldamise juhend**

Vastavalt raamvolitusele K(2007) 3371 (lõplik), 13. juuli 2007

ERA viide:	ERA/GUI/07-2011/INT
ERA versioon:	1.02
Kuupäev:	30. november 2012

Dokumendi koostaja	Euroopa Raudteeagentuur Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Prantsusmaa
Dokumendi liik:	Juhend
Dokumendi staatus:	Avalik

0. DOKUMENDI INFO

0.1. Muudatuste loetelu

Tabel 1. Dokumendi staatus

Versiooni kuupäev	Autor	Jaotise number	Muudatuse kirjeldus
Juhendi versioon 1.0, 18. aprill 2011	ERA koostalitlu svõime üksus	Kõik	Esimene väljaanne
Juhendi versioon 1.01, 26. august 2011	ERA koostalitlu svõime üksus	1.2.6, 2.1.2, tabel 3 (2.12.4), tabel 4 (2.13.1), tabel 5 (2.14.1), 5.2 [G 80], tabel 7 „Viitedokumendid“	Ajakohastamine pärast tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri, energiavarustuse, vedurite ja reisijateveoveeremi ning reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTKde vastuvõtmist
Juhendi versioon 1.02 30. november 2012	ERA koostalitlus võime üksus	Kõik	Ajakohastamine pärast uute KTKde vastuvõtmist ja kehtiva KTK läbivaatamist

0.2. Sisukord

0. DOKUMENDI INFO	2
0.1. Muudatuste loetelu	2
0.2. Sisukord	3
0.3. Tabelite loetelu	4
1. SISSEJUHATUS JA TAUST	5
1.1. Agentuuri volitus	5
1.2. Käsitlusala	5
1.3. Sihtrühm	6
1.4. Juhendi sisu	6
2. DIREKTIIV 2008/57/EÜ JA KOOSTALITLUSE TEHNILISED KIRJELDUSED	7
2.1. Sissejuhatus	7
2.2. Koostalitlusvõime direktiivi eesmärgid	8
2.3. Koostalitlusvõime direktiivi geograafiline kohaldamisala	9
2.4. KTKde geograafiline kohaldamisala	9
2.5. KTKde tehniline kohaldamisala	10
2.6. Erandid	10
2.7. Koostalitlusvõime direktiivi peamised KTKsid käsitlevad sätted	10
2.8. KTKde ülesehitus ja struktuur	17
2.9. Sihtsüsteem ja erijuhtumid	19
2.10. KTKdes sisalduvad vead	19
2.11. Agentuuri tehnilised arvamused	20
2.12. KTKde hetkeolukord	21
2.13. KTKde asjakohasus koostalitlusvõime direktiivi II lisas määratletud allsüsteemide puhul	21
2.14. Erinevate KTKde kohaldamine praktikas	23
2.15. KTKd ja muud nõuded	25
2.16. KTKsid käsitlevad küsimused	28
3. KOHALDATAVAD STANDARDID JA MUUD DOKUMENDID	29
3.1. Ülevaade	29
3.2. KTKdes sisalduvad viited Euroopa standarditele ja muudele dokumentidele	29
3.3. Agentuuri tehnilised dokumendid	30
4. SIDUSRÜHMAD	31
4.1. Koostalitlusvõime komponendi tootja	31
4.2. EÜ vastavustõendamise taotleja	32
4.3. Volitatud esindaja	33
4.4. Teavitatud asutused	33
4.5. Määratud asutused	35
4.6. Allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotleja	35
4.7. Riiklikud ohutusasutused	36
5. VASTAVUSHINDAMINE	37

5.1.	Vastavushindamismenetlused	37
5.2.	Vastavushindamismoodulid	39
5.3.	Moodulite valimine	39
5.4.	Teatud etappide suhtes kohaldatav hindamine	41
5.5.	EÜ vastavustõendamise hõlmamata juhtumid	42
5.6.	Hindamine uuendamise või ümberehitamise korral.....	42
6.	KTKDE KOHALDAMINE RAUDTEESÜSTEEMI ELEMENTIDE OLELUSRINGI	
	JOOKSUL.....	44
6.1.	Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmine	44
6.2.	Allsüsteemide olelusring	45
6.3.	Sõiduki kasutuselevõtmine.....	47
7.	LISADE LOETELU.....	48
	VIITEDOKUMENDID	49
	MÕISTED JA LÜHENDID.....	58
	Mõisted	58
	Lühendid	62

0.3. Tabelite loetelu

<i>Tabel 1. Dokumendi staatus.....</i>	<i>2</i>
<i>Tabel 2. KTKde sisu</i>	<i>17</i>
<i>Tabel 3. KTKde reguleerimisalasse kuuluvad allsüsteemid.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabel 4. Iga KTK kohaldamine praktikas.....</i>	<i>23</i>
<i>Tabel 5. Struktuuriliste allsüsteemide suhtes kohaldatavad nõuded ja nendele vastavuse hindamine.....</i>	<i>27</i>
<i>Tabel 6. Viitedokumendid.....</i>	<i>49</i>
<i>Tabel 7. Mõisted.....</i>	<i>58</i>
<i>Tabel 8. Lühendid.....</i>	<i>62</i>

1. SISSEJUHATUS JA TAUST

1.1. Agentuuri volitus

1.1.1. Euroopa Raudteeagentuurile antud raamvolituse punktis 2.3.1 on sätestatud, et seoses iga KTK koostamise või läbivaatamise ajakavaga esitab ja avaldab agentuur oma veebisaidil korrapäraselt komisjoni 2004. avaldatud rakendusjuhendi (mille eesmärk on aidata sidusrühmadel KTKsid kohaldada) üldised muudatused. Kohaldatavaid standardeid käsitlevat rakendusjuhendi peatükki ajakohastatakse ja see avaldatakse vähemalt kord aastas.”

1.2. Käsitlusala

1.2.1. Käesolevas juhendis esitatakse teavet koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTKde) kohaldamise kohta, et aga neid kirjeldusi käsitatakse direktiividest tulenevate teiseste õigusaktidena, tuleb märkida ka teatavaid mõisteid ja menetlusi, millele on viidatud direktiivis 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (edaspidi „koostalitlusvõime direktiiv”)¹, mis jõustus 19. juulil 2008 ning pidi olema riikide õigusesse üle võetud 19. juuliks 2010. Riikide õigusaktid sisaldasid paljusid selle sätteid juba varem, sest need pärinevad varasematest koostalitlusvõime direktiividest (96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ).

1.2.2. Peale selle on juhendi eesmärk selgitada, kuidas tuleb koostalitlusvõime direktiivide oluliste nõuete täitmiseks hinnata koostalitlusvõime komponente ja allsüsteeme. Käesolevas dokumendis sisalduvad viited ja menetlused käsitlevad nii koostalitlusvõime komponentide vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamist kui ka struktuuriliste allsüsteemide EÜ vastavustõendamist seoses kehtivate KTKdega. Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmiseks või allsüsteemi kasutusele võtmiseks liikmesriigis on aga vaja täita ka kõikide asjakohaste ELi õigusaktide, siseriiklike õigusaktide ja selliste õigusnormide sätteid, mis vastavad ELi õigusaktidele ning mida kohaldatakse võrdsetel alustel. Käesoleva juhendi käsitlusalasse ei kuulu sõiduki kasutuselevõtu load ([V peatükk], [artiklid 21–26]). Pealegi ei ole juhendi eesmärk anda juhiseid raudteevarustuse projekteerimiseks ega turustamiseks.

1.2.3. Käesolev juhend ei sisalda õiguslikult siduvaid nõuandeid. Seda võib kasutada selgitava vahendina, millega ei nähta siiski ette kohustuslikult järgitavaid menetlusi ega kehtestata õiguslikult siduvaid toimimisviise. Juhendis on selgitatud KTKdes sisalduvaid sätteid ning see peaks olema abiks kirjeldatud meetodite ja eeskirjade mõistmisel. Seega on juhendi eesmärk minimeerida [artiklites 14 ja 19] sätestatud kaitsemeetmete kohaldamise taotluste arvu, eriti kui need tulenevad direktiivi ja seotud KTKde vastuolulisest tõlgendamisest.

1.2.4. Juhendis ja selle lisades on esitatud näiteid tehniliste lahenduste kohta. Kõnealuseid näiteid ei tuleks käsitada eelistatavate lahendustena – vastuvõetavad on ka kõik teised asjaomaste KTKde nõuetele vastavad lahendused.

1.2.5. Käesolevat juhendit tuleks lugeda ja kasutada ainult koostoimes koostalitlusvõime direktiivi ning seotud KTKsid käsitlevate otsuste ja määrustega; juhend hõlbustab nende kohaldamist, kuid ei asenda neid.

¹ Viited direktiivi 2008/57/EÜ põhjendustele, artiklitele ja peatükkidele on esitatud nurksulgudes.

- 1.2.6. Käesoleva juhendi koostas Euroopa Raudteeagentuur (ERA), keda toetasid selles raudteesektori esindusorganid ja teavitatud asutuste koordineeriv rühm (NB Rail). Ka Euroopa standardiorganisatsioonidele ja riiklikele ohutusasutustele (ROAd) anti võimalus juhendi sisusse panustada ja seda kommenteerida. Juhendit on tutvustatud ka raudtee koostalitlusvõime ja ohutuse komiteele (RISC).
- 1.2.7. Juhend on avalikult kättesaadav ja seda ajakohastatakse korrapäraselt, et kajastada Euroopa standardite valdkonnas aset leidvat arengut ja KTKde muudatusi. Juhendi viimase kättesaadava versiooniga tutvumiseks peaks lugeja pöörduma ERA veebilehele.

1.3. Sihtrühm

- 1.3.1. Käesoleva juhendi eesmärk on aidata raudteesektori sidusrühmadel mõista ja seega ka kohaldada kehtivaid KTKsid. Sihtrühma moodustavad liikmesriikide reguleerivad asutused ning kõik asjaomased majandustegevuses osalejad, näiteks raudteeveo-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, tootjad, hooldusteenuse osutajad, kutseühingud, tellijad ja teavitatud asutused.

1.4. Juhendi sisu

- 1.4.1. Sihtrühma vajaduste võimalikult täpseks täitmiseks püütakse käesoleva juhendiga anda täielik ülevaade KTKde sisust ning selgitada, kuidas neis sisalduvaid nõudeid tehnilisest seisukohast täita (nt nn lahtised punktid, erijuhtumid, vastavushindamismoodulite kasutamine jne). Seetõttu koosneb juhend üldosast, milles on üldiselt selgitatud mõisteid, rolle ja raamistikku, ning sellele lisatud konkreetsetest KTK juhenditest.

2. DIREKTIIV 2008/57/EÜ JA KOOSTALITLUSE TEHNILISED KIRJELDUSED

2.1. Sissejuhatus

2.1.1. Koostalitlusvõime direktiivis 2008/57/EÜ on ümber sõnastatud varasemad koostalitlusvõime direktiivid: kiirraudteevõrgustikku käsitlev direktiiv 96/48/EÜ ja tavaraudteevõrgustikku käsitlev direktiiv 2001/16/EÜ. Mõlemat on muudetud direktiividega 2004/50/EÜ ja 2007/32/EÜ. Koostalitlusvõime direktiivis järgitakse uue lähenemisviisi direktiivide põhimõtteid, mis on järgmised (uuel ja üldisel lähenemisviisil põhinevate direktiivide rakendamise juhendi punkt 1.1).

- „Seadusandluse ühtlustamise osas piirdatakse nende oluliste nõuetega, millele ühenduse turule lastavad tooted peavad vastama, et ühenduse sees vabalt liikuda,
- direktiivides sätestatud olulistele nõuetele vastavate toodete tehnilised kirjeldused sätestatakse ühtlustatud standarditega,
- ühtlustatud või teiste standardite kohaldamine on vabatahtlik ja tootja võib nõuetele vastamiseks alati teisi tehnilisi kirjeldusi kohaldada,
- kui toode on valmistatud vastavalt ühtlustatud standarditele eeldatakse, et toode vastab ka olulistele nõuetele.”

Lisateavet kõnealuste üldpõhimõtete ja raamistiku kohta on juhendite 3. lisas.

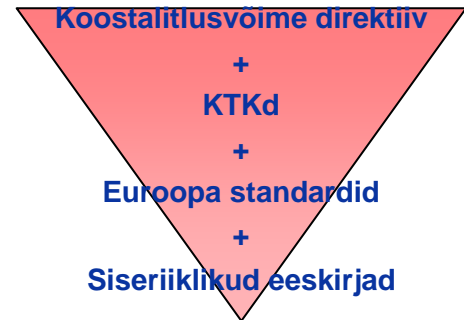
2.1.2. Raudteesüsteemi ja sellega seotud olulisi nõudeid käsitlevate aspektide keerukuse tõttu tuleb aga kehtestada KTKd raudteesüsteemi kohustusliku koostalitlusvõime tagamiseks. Nendes on täpsustatud „tingimused, et saavutada (...) koostalitlusvõime” ning neid tuleb käsitada „tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme” määratlustena (koostalitlusvõime direktiivi artikkel 1).

2.1.3. KTKd hõlbustavad üleminekut vanadelt integreeritud riiklikelt raudteesüsteemidelt, mida reguleerisid peamiselt siseriiklikud eeskirjad, ühisele Euroopa raudteevõrgule, mis on põhiliselt reguleeritud ELi eeskirjadega.

EILE



TÄNA



- 2.1.4. 29. märtsil 2011 võttis komisjon vastu [43] soovitusel struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta, milles on sätestatud põhimõtted ja suunised, mida liikmesriigid peaksid struktuuriliste allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtmisel arvestama. Kõnealune dokument on adresseeritud liikmesriikidele, kuid seda soovitatakse lugeda kõikidel, kes tahavad aru saada KTKde ja EÜ vastavustõendamismenetluse rollist protsessis, mille tulemusel kasutuselevõtu luba antakse.

2.2. Koostalitlusvõime direktiivi eesmärgid

- 2.2.1. [Artikli 1] kohaselt tuleb koostalitlusvõime direktiivi raamistikku mõista varasemate direktiivide raamistikust laiemalt.

„1. Käesoleva direktiiviga kehtestatakse tingimused, et saavutada ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime viisil, mis on kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ sätetega. Kõnealused tingimused käsitlevad selle süsteemi osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu, ümberehitamist, uuendamist, käitamist ja hooldust, samuti süsteemi kasutava ja hooldava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.
2. Püüdlused kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peavad viima tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme määratlemiseni ning võimaldama
a) hõlbustada, parandada ja arendada rahvusvahelise raudteetranspordi teenuseid Euroopa Liidu piires ja kolmandate riikidega;
b) aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi ehitamise, uuendamise, ümberehitamise ja käitamise seadmete ja teenuste siseturu astmelisele rajamisele;
c) aidata kaasa ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime arendamisele.”

- 2.2.2. Koostalitlusvõime direktiivi eesmärgi tuleks mõista osana ELi lähenemisviisist raudteetranspordi toimivuse parandamisel ja selle nurgakivid on:

- avatud juurdepääs raudteetranspordile, et soodustada konkurentsi ning luua stiimuleid tootearenduseks ja teenuste kvaliteedi parandamiseks;
- riiklike võrgustike (ja seega rahvusvaheliste teenuste) koostalitlusvõime edendamine tehnilise ühtlustamise kaudu;

- Euroopa raudteevõrgustiku väljaarendamine, laiendades üleeuroopalise võrgu tervele ühenduse raudteesüsteemile;
- ühise raudteeohutuse lähenemisviisi rakendamine, et hõlbustada turulepääsemist, säilitades samas mõistlikult kõrge ohutustaseme.

2.2.3. Lõpuks viitavad koostalitlusvõime direktiivi kohaldamisel terminid „ühendus” (mida pärast Lissaboni lepingu jõustumist tuleks lugeda „Euroopa Liit”) või „siseturg” kooskõlas nõukogu ja komisjoni otsusega [19] ka Liechtensteini, Islandi ja Norra territooriumile, kes moodustavad osa Euroopa Majanduspiirkonnast (EMP). Praktikas hõlmab geograafiline kohaldamisala 27 riiki (st kõiki ELi ja EMPi liikmesriike, välja arvatud Küpros, Malta ja Island, kus raudteeinfrastruktuur puudub).

2.3. Koostalitlusvõime direktiivi geograafiline kohaldamisala

2.3.1. Koostalitlusvõime direktiivi geograafilist kohaldamisala on laiendatud üleeuroopaliselt transpordivõrgult tervele (ELi) raudteesüsteemile. Direktiivi ülevõtmisel võivad liikmesriigid jätta välja:

- a) „metroad, trammid ja muud linnasisesed raudteesüsteemid;
- b) võrgustikud, mis on töökorralduslikult muust raudteesüsteemist eraldatud ning mõeldud üksnes kohalike, linna- või linnalähiliinide reisijateveoteenuste osutamiseks, samuti ainult neid võrgustikke kasutavad raudteeveo-ettevõtjad;
- c) eraomandis olevad raudtee infrastruktuurid ja sõidukid, mida kasutatakse ainult sellises infrastruktuuris ja mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omanike isiklikeks kaubavedudeks;
- d) infrastruktuuri ja sõidukid, mida kasutatakse ainult kohalikul, ajaloolisel või turismi eesmärgil.”

2.3.2. Koostalitlusvõime direktiivi täpne kohaldamisala igas liikmesriigis määratletakse siseriiklikes õigusaktides, millega direktiiv üle võetakse.

2.4. KTKde geograafiline kohaldamisala

2.4.1. Selline koostalitlusvõime direktiivi kohaldamisala laiendamine ei tähenda KTKde reguleerimisala automaatset laienemist. Tegelikult on [artikli 1 lõikes 4] sätestatud, et „KTKde reguleerimisala laiendatakse (...) järk-järgult kogu raudteesüsteemile (...)”.

2.4.2. KTKde geograafilise kohaldamisala laiendamiseks vaadatakse läbi praegused või võetakse vastu uued KTKd. Igas KTKs algselt viidatud geograafiline kohaldamisala jääb kehtima.

2.4.3. See tähendab, et enamiku kehtivate KTKde geograafiline kohaldamisala hõlmab koostalitlusvõime direktiivi I lisas määratletud (või varem direktiivi 96/48/EÜ I lisas ja direktiivi 2001/16/EÜ I lisas määratletud) üleeuroopalist kiirraudteesüsteemi ja tavaraudteesüsteemi, st üleeuroopalisse transpordivõrku kuuluvaid raudteeliine ja sõidukeid, mis seal tõenäoliselt sõidavad. Üleeuroopaline raudteevõrk on määratletud otsuses [24] 661/2010/EL, millega asendati [25] otsus 1692/96/EÜ.

2.4.4. 2010. aastal sai ERA kolmanda volituse [40], et laiendada KTKde reguleerimisala kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemile. ERA vaatab KTKd läbi, „pidades silmas veel hõlmamata liinide ja veeremi hõlmamist”.

- 2.4.5. Liikmesriik võib otsustada kohaldada KTKd või KTK teatavaid nõudeid ka väljaspool KTKs määratletud geograafilist kohaldamisala. Sellisel juhul peaks see kajastuma siseriiklikes õigusaktides. Kooskõlas [artikliga 17] võivad liikmesriigid teatada KTK nõuetest kui siseriiklikust eeskirjast, mis kehtib üleeuroopalise võrguga hõlmamata võrguosa suhtes.

2.5. KTKde tehniline kohaldamisala

- 2.5.1. [Artikli 5 lõike 2] kohaselt vastavad „*allsüsteemid (...) nende kasutuselevõtmise, ümberehitamise või uuendamise hetkel kehtivatele KTKdele*”.
- 2.5.2. Struktuuriliste allsüsteemide puhul tähendab see, et KTKdele peavad vastama kõik nende geograafilisse kohaldamisalasse jäävad uued allsüsteemid.
- 2.5.3. Ümberehitatavate või uuendatavate struktuuriliste allsüsteemide puhul tuleb arvesse võtta [artiklit 20]. Selles on sätestatud, et kõigepealt liikmesriik „*otsustab (...), kas (...) nõutav on uus kasutuselevõtu luba*”. Liikmesriigid peaksid tegema oma otsused „*kohaldatavas KTKs viidatud rakendusstrateegiat arvesse võttes*”.
- 2.5.4. Seoses funktsionaalsete allsüsteemidega, mida kasutusele ei võeta, on KTKde nõuete kohaldamine raudteesüsteemile määratletud asjaomase KTK rakendusstrateegias.
- 2.5.5. Liikmesriik võib otsustada kohaldada KTKd või KTK teatavaid nõudeid ka väljaspool KTKdes määratletud tehnilist kohaldamisala või koostalitlusvõime direktiivis määratlemata olukordades. Sellisel juhul peaks see kajastuma siseriiklikes õigusaktides.

2.6. Erandid

- 2.6.1. Põhimõtteliselt võetakse KTKde koostamisel arvesse mitmesuguseid ebatüüpilisi olukordi, mis eeldavad erilähenumist. Selliseid olukordi on tavaliselt käsitletud KTKde 7. peatükis, mis võib muu hulgas hõlmata üleminekuperioode ja erijuhtumeid. Ette võib aga tulla ootamatuid olukordi, mida ei ole KTKs ette nähtud ega käsitletud. Sellistel põhjendatud juhtudel võivad liikmesriigid taotleda teatavate KTKde või KTKde osade suhtes erandit.
- 2.6.2. Nagu eespool kirjeldatud, kohaldatakse KTK kõikidele selle geograafilisse kohaldamisalasse jäävatele uutele allsüsteemidele. KTKd mitte kohaldamiseks peab projektile tegema erandi vastavalt [artiklile 9], kus on viidatud juhtumitele, millal saab erandeid teha, ja menetlustele, mida tuleb järgida.
- 2.6.3. Euroopa Komisjon teeb erandi asjaomase liikmesriigi taotluse põhjal. Kui projekti eest vastutav organisatsioon peab erandit vajalikuks, peab ta sellest teavitama selle liikmesriigi ametiasutusi, kus allsüsteem kasutusele võetakse, et liikmesriik saaks esitada komisjonile erandi tegemise taotluse.
- 2.6.4. Eelkõige tuleb tähelepanu pöörata juhtumitele, mis jäävad [artikli 9 lõike 1 punkti a] käsitlusalasse, st projektidele, „*mis on (konkreetses) KTK avaldamise hetkel edasijõudnud arengujärgus või hõlmatud kehtiva lepinguga*”.
- 2.6.5. Liikmesriigid peavad esitama selliste projektide loetelu komisjonile ühe aasta jooksul alates asjaomase KTK jõustumisest.

2.7. Koostalitlusvõime direktiivi peamised KTKsid käsitlevad sätted

KTKdega seoses on eriti tähtsad direktiivi järgmised sätted.

Artikli 1 lõige 1. Koostalitlusvõime tingimused

„Kõnealused (koostalitlusvõime) tingimused käsitlevad selle süsteemi osade projekteerimist, ehitust, kasutuselevõttu, ümberehitamist, uuendamist, käitamist ja hooldust, samuti süsteemi kasutava ja hooldava personali kvalifikatsiooni ning tervisekaitse ja tööohutuse tingimusi.”

- [G 1] KTKde koostamise eesmärk oli võimaldada koostalitlusvõimeliste rongide ohutut ja häirimatut liikumist kooskõlas direktiivis määratletud oluliste nõuetega. Seepärast ei ole neis käsitletud näiteks mugavusnõuete puhul asjakohaseid tingimusi, mis ei takista rongide vaba ja ohutut liikumist, st need ei ole seotud oluliste nõuetega ega ole asjakohased allsüsteemide kasutuselevõtu lubamise või koostalitlusvõime komponentide turulelaskmise õiguse seisukohast (koostalitlusvõime direktiivi artiklid 4, 10 ja 16).
- [G 2] KTKsid kohaldatakse ainult uutele, ümberehitatud ja uuendatud allsüsteemidele. KTKd ei ole projekteerimiskäsiraamat. Neis ei ole käsitletud süsteemi kõiki tahke, vaid ainult neid, mis on seotud oluliste nõuetega.

Artikli 2 punkt a. Üleeuroopaline raudteesüsteem

„üleeuroopaline raudteesüsteem” – vastavalt [direktiivi] I lisa punktides 1 ja 2 sätestatud üleeuroopaline tavaraudteesüsteem ja kiirraudteesüsteem”

- [G 3] Kuigi kiirraudteesüsteemi ja tavaraudteesüsteemi käsitlevad direktiivid on ümber sõnastatud üheks dokumendiks ning koostalitlusvõime direktiivi reguleerimisala on laiendatud tervele ELi raudteesüsteemile, on üleeuroopalise raudteesüsteemi [24] ning selle kiirraudteevõrgustiku ja tavaraudteevõrgustikuga seotud osade määratlused kehtivate KTKde reguleerimisala puhul endiselt asjakohased. Kõnealuste KTKde reguleerimisala jääb selliseks, nagu on täpsustatud igas KTKs.

Artikli 2 punkt b. Koostalitlusvõime

„koostalitlusvõime” – rongide ohutu ja häirimatu liikumise võimaldamine raudteesüsteemi abil, millega saavutatakse nõutav toimivustase nendel liinidel. See võime sõltub kõigist regulatiivsetest, tehnilistest ja kasutustingimustest, mida peab oluliste nõuetele vastamiseks täitma”

- [G 4] Koostalitlusvõime direktiiv ja sellega seotud KTKd on kavandatud nii, et need hõlbustaksid terve ELi raudteesüsteemi „tehnilise ühtlustamise optimaalse taseme” saavutamist, et parandada selle konkurentsivõimet, vähendades näiteks tootmis-, heakskiitmis-, käitamis- ja hoolduskulusid. Eesmärk on esiteks lihtsustada rahvusvahelisi raudteeveoteenuseid ja teiseks kehtestada tervet ELi hõlmavad ühised vastavushindamise ning infrastruktuuri, püsiseadmete ja sõidukite kasutuselevõtmise eeskirjad.
- [G 5] Viimastel aastatel on rahvusvahelistel marsruutidel kasutusele võetud mitu uut kiirrongi. See on toimunud ohutult ja minimaalsete häiretega, kuid peaaegu kõik kõnealused uued rongid on saavutanud piiriülese koostalitlusvõime konkreetsetel marsruutidel. Teiste sõnadega tugineti selliste uute rongide puhul koostalitlusvõime sellistele vormidele, mis ei olnud koostalitlusvõime direktiivi ja sellega seotud KTKdega täielikult kooskõlas. Tavaliselt olid sellistel rahvusvahelistel marsruutidel kasutatavad sõidukid asjaomaste marsruutide jaoks spetsiaalselt varustatud mitme juhtimissüsteemiga, mis võimaldas neil kiiresti ühelt

juhtimissüsteemilt teisele üle minna. Sellised erilahendused, mis hõlmavad eri riikide eeskirju, toovad kaasa täiendavaid tootmis- ja vastavushindamiskulusid.

Artikli 2 punkt c. Sõiduk

„sõiduk” – raudteeliinidel oma ratastel liikuv raudteesõiduk kas veduriga või ilma. Sõiduk koosneb ühest või mitmest struktuurilisest või funktsionaalsest allsüsteemist või selliste allsüsteemide osadest”

[G 6] Näiteks vedur koosneb tavaliselt kahest allsüsteemist:

- veerem ja
- rongisisene kontroll ja signaalimine.

Artikli 2 punkt e. Allsüsteemid

„allsüsteemid” – raudteesüsteemi jaotamise tulemus, nagu on määratletud [koostalitlusvõime direktiivi] II lisas. Allsüsteemid, mille kohta tuleb kehtestada olulised nõuded, võivad olla struktuurilised või funktsionaalsed”

[G 7] [II lisas] on sätestatud, et koostalitlusvõime direktiivi kohaldamisel võib raudteesüsteemi jaotada järgmiselt:

- viis struktuurilist allsüsteemi:
 - infrastruktuur;
 - energiavarustus;
 - raudteeäärne kontroll ja signaalimine;
 - rongisisene kontroll ja signaalimine ja
 - veerem;

(esimest kolme allsüsteemi võib nimetada võrgustikuga seotud allsüsteemideks ja viimast kahte sõidukiga seotud allsüsteemideks)

- kolm funktsionaalset allsüsteemi:
 - käitamine ja liikluskorraldus;
 - hooldus;
 - telemaatilised seadmed reisijate- ja kaubaveo teenuste jaoks.

[G 8] Peale selle on [artikli 15 lõikes 1] sätestatud, et iga liikmesriik lubab „(...) võtta kasutusele sellised raudteesüsteemi struktuurilised allsüsteemid (...)”. Funktsionaalsete süsteemide puhul kasutusele võtmist ei toimu ning seepärast puudub EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ja EÜ vastavustõendamise menetlus, samuti ei kaasata teavitatud asutusi.

[G 9] Vahendid, mille abil tuleb struktuuriliste ja funktsionaalsete allsüsteemide koostalitlusvõime saavutada, on sätestatud dokumentides, mida nimetatakse „koostalitluse tehnilisteks kirjeldusteks” (KTKd) ning mis võetakse vastu Euroopa Komisjoni otsuste või määrustega ja mis on seetõttu kohustuslikud.

Artikli 2 punkt f. Koostalitlusvõime komponendid

„koostalitlusvõime komponendid” – seadme mis tahes lihtkomponent, komponentide kogum, alakoost või kogukoost, mis on inkorporeeritud või mida kavatakse inkorporeerida allsüsteemi, ning millest raudteesüsteemi koostalitlusvõime otseselt või kaudselt sõltub. Mõiste „komponent” hõlmab nii materiaalseid kui ka mittemateriaalseid esemeid, näiteks tarkvara”

- [G 10] Koostalitlusvõime komponendid ja nende koostalitlusvõimega seotud omadused on määratletud KTKdes. Nende üks eesmärk on luua raudteeveotoodete Euroopa tööstusturg. Hindamismenetluste ja nendega seotud kulude ebavajaliku dubleerimise vältimiseks on koostalitlusvõime komponentidena määratletud koostalitlusvõime tagamiseks vajalikud allsüsteemi komponendid või alakoostud, mida toodetakse seeriatoodetega identse projekti järgi ning hiljem müüakse hulgi ja inkorporeeritakse allsüsteemidesse.
- [G 11] Üldiselt on koostalitlusvõime komponentidel järgmised ühistunnused:
- koostalitlusvõime komponendi omadusi saab hinnata Euroopa standardi või mõne muu asjakohase dokumendi põhjal ja lahus allsüsteemist, millesse komponent integreeritakse;
 - enne allsüsteemi integreerimist on võimalik koostalitlusvõime komponente kasutada eraldi varuosadena ja tootja võib need Euroopa turule viia;
 - koostalitlusvõime komponendid on sellised elemendid, mille projekteerimist saab eraldiseisvalt arendada ja hinnata.
- [G 12] Koostalitlusvõime komponendi vastavushindamine ei sõltu sellest, kas seda saab allsüsteemi integreerida. Allsüsteemi EÜ vastavustõendamismenetluse käigus on aga igal juhul vaja kontrollida, kas koostalitlusvõime komponente kasutatakse nende kasutusala, mis on ette nähtud iga KTK 5. peatükiga, ning kas need on nõuetekohaselt allsüsteemi integreeritud. Komponentide allsüsteemi integreerimise kontrollimisel tuleb arvesse võtta koostalitlusvõime komponendi EÜ vastavusdeklaratsioonis nimetatud piiranguid ja sätteid. Peale selle on koostalitlusvõime direktiivis rõhutatud, kuivõrd tähtis on komponentide nõuetele vastavus, mille eesmärk on tagada süsteemi koostalitlusvõime.
- [G 13] Koostalitlusvõime direktiivi kohaldamisel (ja ilma, et see piiraks muude eeskirjade sätteid), ei ole tootjal „vaja kinnitada CE-märgist komponentidele”, mille kohta kehtivad direktiivi sätteid. Piisab tootja vastavusdeklaratsioonist ([põhjendus 36]). Tegelikult ei tähenda koostalitlusvõime komponendile või allsüsteemile kinnitatud CE-märgis, et asjaomane komponent või allsüsteem vastab koostalitlusvõime direktiivile ja sellega seotud KTKdele, vaid see on kinnitatud muu(de) tehnilist ühtlustamist käsitleva(te) Euroopa direktiivi(de) kohaldamise alusel. Tõendid koostalitlusvõime direktiivile ja sellega seotud KTKdele vastavuse kohta on esitatud asjakohastes dokumentides.
- [G 14] Koostalitlusvõime komponendile tuleb kinnitada CE-märgis juhul, kui seda nõutakse mõne muu eeskirjaga, mida kõnealuse koostalitlusvõime komponendi suhtes kohaldatakse.

Artikli 5 lõige 2. Allsüsteemi vastavus KTKdele

„Allsüsteemid vastavad direktiivi [2008/57/EÜ] kohaselt nende kasutuselevõtmise, ümberehitamise või uuendamise hetkel kehtivatele KTKdele; vastavust tuleb püsivalt säilitada kuni allsüsteemid on kasutuses.”

- [G 15] Kõnealusel artiklis on sätestatud KTKdele vastavuse tagamise kohustus üksnes selliste struktuuriliste allsüsteemide puhul, mis on (ehitamise, ümberehitamise või uuendamise järel) võetud kasutusele pärast asjaomaste KTKde jõustumist. KTK vastuvõtmisel ei ole tagasiulatuvat mõju. See ei too kaasa kohustust viia olemasolevad struktuurilised allsüsteemid sellega vastavusse, välja arvatud juhul, kui selliseid allsüsteeme ümber ehitatakse või uuendatakse. Ümberehitamise ja uuendamise korral kohaldatakse [artiklit 20].
- [G 16] Allsüsteemi tuleb hinnata kohaldavate KTKde põhjal, isegi kui kõnealused KTKd asjaomast allsüsteemi täielikult ei hõlma. Näiteks tavaraudteesüsteemi rongikoosseisude puhul kohaldatakse raudteetunnelite ohutuse, müra ja piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsuga seotud KTKsid, isegi kui vedureid ja reisijateveoveeremit käsitlev KTK ei ole veel jõustunud.
- [G 17] [Artikli 15 lõikes 3] ja põhjenduses 40 on viidatud raudteeohutuse direktiivi artiklitele 10 ja 11 (mis käsitlevad vastavalt raudteeveo-ettevõtjate ohutussertifikaate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ohutuslubasid), et selgitada kohustusi seoses allsüsteemide asjaomastele KTKdele vastavuse säilitamisega nende süsteemide kasutamise jooksul. Teiste sõnadega vastutavad allsüsteemide asjaomastele KTKdele vastavuse säilitamise eest nende allsüsteemide kasutamise jooksul neid kasutavad raudteeveo-ettevõtjad ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, kuivõrd tegemist on hoolduse eest vastutava üksuse vastutusalasse kuuluvate sõidukitega. Selles valdkonnas on tarnijal kohustus esitada raudteeveo-ettevõtjale, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ja hoolduse eest vastutavale üksusele asjakohased dokumendid (käitamist, hooldust ja koolitust käsitlevad dokumendid), et nad saaksid oma ülesandeid täita. Kõnealune KTKdele vastavuse säilitamine on seotud ainult sellise KTKdele vastavusega, mida allsüsteemi kasutuselevõtmise ajal hinnati ja deklareeriti (st enne KTK jõustumist kasutusele võetud struktuurilised allsüsteemid ei pea kõnealusele KTK-le vastama).
- [G 18] Funktsionaalsete süsteemide puhul kasutusele võtmist ei toimu. Neid käsitlevate KTKde sätete täitmist tuleb kontrollida ohutussertifikaatide ja ohutuslubade andmise ja järelevalve kontekstis.

Artikli 5 lõige 7. Koostalitlusvõimelised rongid ja rongid, mida KTKd ei hõlma

„KTKd ei takista liikmesriikide otsuseid, mis käsitlevad infrastruktuuride kasutamist sõidukite liikumiseks, mida KTKd ei hõlma.“

- [G 19] Nagu eespool märgitud, puudub kohustus viia olemasolevad struktuurilised allsüsteemid KTKdega koosõlla.
- [G 20] KTKde koostamisel võeti arvesse nii KTKdele vastavate rongide kui ka KTKdega hõlmamata (nii reisijate- kui ka kaubaveoks kasutatavate) rongide ühel ajal liikumist ühel ja samal infrastruktuuril. Kõnealusel olukorras ei olnud vaja kehtestada sellise kombineeritud veo kohta eraldi kirjeldusi, kuivõrd enamikku võrguga seotud allsüsteemide põhiparameetreid käsitlevate kirjelduste põhjal oli võimalik võtta vastu muude rongide liikumisega kokkusobivad piirväärtused ilma KTKdele vastavate rongide liikumist häirimata. Üksikute piirväärtuste valimine jääb aga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja pädevusse, kes peab tõendama nende vastavust KTKde nõuetele ning tulema toime majanduslike tagajärgedega.

Artikli 10 lõige 2. Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmine

„Käesoleva direktiivi alusel ei või liikmesriigid oma territooriumil keelata, piirata ega takistada koostalitlusvõime komponentide turuleviimist raudteesüsteemis kasutamiseks, kui need vastavad (...) direktiivile. Eelkõige ei või liikmesriigid nõuda IV lisas sätestatud komponentide kontrollimist, mis on EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonide menetluse käigus juba tehtud.”

[G 21] Koostalitlusvõime direktiivi IV lisas on määratletud kolm erinevat komponentide kategooriat:

- *„mitmesuguse kasutusega komponendid, mis ei ole raudteesüsteemile spetsiifilised ning mida võib sellistena kasutada ka muudes valdkondades;*
- *mitmesuguse kasutusega eriomadustega komponendid, mis ei ole raudteesüsteemile spetsiifilised, ent peavad saavutama erilisi tööparameetreid, kui neid kasutatakse raudteega seotud eesmärkidel;*
- *raudtee valdkonnale spetsiifilised erikomponendid.”*

KTKde tehnilisse ja geograafilisse kohaldamisalasse jäävate allsüsteemide puhul on koostalitlusvõime komponentide kasutamine kohustuslik, välja arvatud juhul, kui kohaldatavas KTKs on sätestatud teisiti (nt seoses üleminekuajaperioodiga).

[G 22] KTKdes määratakse *„kõik tingimused, millele koostalitlusvõime komponent peab vastama, ning vastavuse hindamise menetlus”* ([põhjendus 15]). Peale selle on KTK jõustumise ajahetkel *„teatav arv koostalitlusvõime komponente juba turul. Tuleks ette näha üleminekuajaperiood, et neid komponente oleks võimalik allsüsteemiga integreerida isegi juhul, kui nad ei ole rangelt vastavuses kõnealuse KTKga”* ([põhjendus 38]).

[G 23] Tehnoloogiliste uuenduste võimaldamiseks sisaldab enamik kehtivaid KTKsid sätteid uuenduslike lahenduste kohta, mis ei vasta KTKs täpsustatud nõuetele või mida ei ole võimalik KTKs kirjeldatud viisil hinnata. Sellisel juhul peab taotleja tooma välja lahkevused KTK asjakohastest osadest ning esitama need analüüsimiseks komisjonile. Kui komisjon teeb positiivse otsuse, lisatakse KTKsse selle läbivaatamisel uus kirjeldus ja hindamismenetlus ning uuenduslikku lahendust võidakse lubada kasutada ka enne selle KTKsse lisamist.

[G 24] Järelevalve teostamise eest selle üle, et turule lastud koostalitlusvõime komponendid vastavad KTKdele, vastutavad raudteeohutuse direktiivi artikli 16 kohaselt riiklikud ohutusasutused.

Artikkel 15. Struktuuriliste allsüsteemide kasutuselevõtmine

„(...) lubab iga liikmesriik võtta kasutusele sellised raudteesüsteemi struktuurilised allsüsteemid, mis asuvad või mida käitatakse selle riigi territooriumil.”

[G 25] Selleks peavad liikmesriigid kontrollima eeskätt:

- *„allsüsteemide tehnilist ühilduvust süsteemiga, millesse neid integreeritakse” (artikli 15 lõige 1);*

- „nimetatud allsüsteemide integreerimise ohutust vastavalt” raudteeohutuse direktiivi artikli 4 lõikele 3 ja artikli 6 lõikele 3;
- nende vastavust „asjakohastele käitamist ja hooldust käsitlevatele KTKdele”, kui see on asjakohane.

[G 26] „Allsüsteemid, mis moodustavad raudteesüsteemi, peaksid läbima vastavustõendamise menetluse. Vastavustõendamine peab võimaldama allsüsteemide kasutuselevõtu eest vastutaval asutusel veenduda, et projekteerimise, ehitamise ja kasutuselevõtu etappidel on tulemus kooskõlas kehtivate määruste ning tehniliste ja käitamiseeskirjadega. Samuti peab see võimaldama tootjatele sõltumata riigist võrdse kohtlemise. Seepärast on vaja sätestada üks või mitu moodulit, mis määravad kindlaks allsüsteemide EÜ vastavustõendamisel kohaldatavad põhimõtted ja tingimused” ([põhjendus 39]).

[G 27] Praktikas peab riiklik ohutusamet allsüsteemi kasutuselevõtu loa andmiseks kontrollima, kas on teostatud järgmised menetlused, mis on andnud positiivse tulemuse:

- EÜ vastavustõendamine;
- kohaldatavatele teatatud siseriiklikele eeskirjadele (avatud punktid, erijuhtumid, erandid) vastavuse kontrollimine;
- riskide hindamine ja analüüs, kui see on nõutav komisjoni määruse (EÜ) nr 352/2009 kohaselt (mis võib tähendada ka selget nõuet KTKs).

[G 28] „Pärast allsüsteemi kasutuselevõttu tuleb tagada, et kõnealust allsüsteemi käitatakse ja hooldatakse asjakohaste oluliste nõuete kohaselt” ([põhjendus 40]). Sel eesmärgil on raudteeohutuse direktiivis määratletud raudteeveo-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kohustused seoses nende käitatavate allsüsteemidega. Ohutussertifikaatide ja ohutuslubade andmisel peavad liikmesriigid kontrollima, et kõnealused ülesanded on täidetud.

[G 29] Tehnoloogiliste uuenduste võimaldamiseks sisaldab enamik kehtivaid KTKsid sätteid uuenduslike lahenduste kohta.

Artikkel 20. Olemasolevate allsüsteemide kasutuselevõtmine pärast uuendamist või ümberehitamist

„Juhul kui on vajalik uus luba, otsustab liikmesriik, mil määral tuleb projekti suhtes kohaldada KTKsid.”

[G 30] EÜ vastavustõendamine, mille peab teostama teavitatud asutus, piirdub allsüsteemi nende osade või omadustega, mille suhtes on kohaldatud KTKsid.

[G 31] [Artikli 2 punktis m] on ümberehitamine määratletud järgmiselt: „allsüsteemi või selle osa põhjalik muutmine, mis suurendab allsüsteemi kogujõudlust”. Seda määratlust kohaldatakse üldiselt igasuguse allsüsteemi kogujõudluse tahtliku muutmise suhtes, näiteks:

- kui tehakse otsus demonteerida osa rööbastest vähese liiklusega liinil, siis vähendaks selline demonteerimine liini läbilaskevõimet, ent muudaks selle käitamise ja hooldamise kulutõhusamaks (st parandaks selle kogujõudlust);

- kui tehakse otsus ehitada platvormvagun ümber konteinerite veoks ettenähtud vaguniks, siis ei ole kumbagi liiki vaguni jõudlus *a priori* teisest parem, kuid otsus on kahtlemata tehtud kogujõudluse parandamiseks konkreetsetes ärilises olukorras.

[G 32] Kõikidel sellistel juhtudel kohaldatakse [artiklit 20] ja asjaomane liikmesriik peab otsustama, „*mil määral tuleb projekti suhtes kohaldada KTKsid*”.

[G 33] Teatud juhtudel sisaldavad KTKd erinõudeid nende endi kohaldamise või uuendamise kohta.

V peatükk. Sõidukid

[G 34] „(...) kuna direktiivid 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ käsitlevad uusi ja ajakohastatud allsüsteeme ning direktiiv 2004/49/EÜ käsitleb kasutusel olevaid sõidukeid, tuleks kõik sõidukite kasutuselevõtu lube käsitlevad sätted integreerida [koostalitlusvõime] direktiivi [V peatükki]” ([põhjendus 41]) (nii KTKdele vastavate kui ka neile mittevastavate sõidukite ning nii KTKde geograafilise kohaldamisalaga hõlmatud kui ka sellega veel hõlmamata võrgustiku osade puhul). Kõnealustes sätetes on arvesse võetud sõiduki uut määratlust (vt märkused [artikli 2 punkti c] kohta).

[G 35] Kõikide sõidukisse kuuluvate allsüsteemide suhtes kohaldatakse koostalitlusvõime direktiivi asjakohaseid sätteid ning, kui tegemist on uute, ümberehitatud ja uuendatud allsüsteemidega, asjakohaseid KTKsid.

[G 36] Käesolevas juhendis ei käsitleta sõidukite kasutuselevõtu loa andmise menetlust.

2.8. KTKde ülesehitus ja struktuur

2.8.1. [Artikli 5 lõikes 3] on kirjeldatud KTKde sisu sel määral, kui see on vajalik ELi raudteesüsteemiga koostalitlusvõime saavutamiseks.

Tabel 2. KTKde sisu

<p>„KTK:</p> <p>a) osutab oma ettenähtud kohaldamisalale ([koostalitlusvõime direktiivi] I lisas viidatud võrgustiku osa või sõidukid; [koostalitlusvõime direktiivi] II lisas viidatud allsüsteem või allsüsteemi osa);</p>	<p>Kõnealune sisu on esitatud KTKde 1. ja 2. peatükis.</p>
<p>b) sätestab olulised nõuded iga asjaomase allsüsteemi ja selle liideste kohta teiste allsüsteemidega;</p>	<p>Olulised nõuded on üldiselt sõnastatud koostalitlusvõime direktiivi III lisas ning iga allsüsteemi puhul on neid täpsustatud KTKde 3. peatükis.</p>

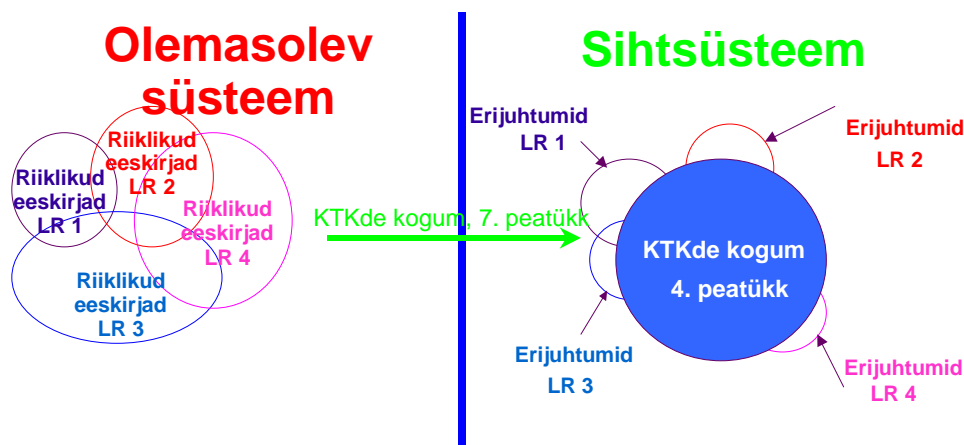
Tabel 2. KTKde sisu

<p>c) kehtestab funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused, millele allsüsteem ja selle liidesed peavad vastama. Vajaduse korral võivad need kirjeldused varieeruda vastavalt allsüsteemi kasutusele, näiteks vastavalt [koostalitlusvõime direktiivi] I lisas sätestatud liini, rummu ja/või sõidukite kategooriatele;</p>	<p>Konkreetsed allsüsteemi olulisi nõudeid käsitletakse KTKde 4. peatükis iga allsüsteemi kohta sätestatud tehnilistes parameetrites, liideses ja jõudluse suhtes kohaldatavates nõuetes.</p> <p>Näitena selliste nõuete erinevuste kohta võidakse viidata erinevatele liinikategooriatele, mis on määratletud tavaraudteesüsteemi ja kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri KTKs, ning erinevatele toitesüsteemidele, mis on määratletud tavaraudteesüsteemi ja kiirraudteesüsteemi energiavarustuse KTKs, jne.</p>
<p>d) määrab kindlaks koostalitlusvõime komponendid ja liidesed, mida peavad reguleerima Euroopa tehnilised kirjeldused, sealhulgas Euroopa standardid, et saavutada koostalitlusvõimet raudteesüsteemi piires;</p>	<p>KTKde 5. peatükis käsitletakse komponente ja liideseid, mille suhtes kohaldatakse Euroopa tehnilisi kirjeldusi.</p> <p>Standardid (vabatahtlikud või kohustuslikud, vt käesoleva juhendi 3. jagu), millega tagatakse vastavus koostalitlusvõime direktiivi olulistele nõuetele, võimaldavad täita KTKde 4. peatükis määratletud allsüsteemide tehnilisi näitajaid, mitte otseselt direktiivi olulisi nõudeid.</p>
<p>e) sätestab iga vaadeldava juhtumi korral, milliseid menetlusi tuleb kasutada koostalitlusvõime komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamisel, samuti allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluses. Kõnealused menetlused põhinevad otsuses 93/465/EMÜ [ja selle järgnevatel muudatustel] määratletud moodulitel;</p>	<p>KTKde 6. peatükk. Tähelepanu tuleb juhtida ka sellele, et kõnealune otsus asendati otsusega nr 768/2008/EÜ. Peale selle on vastu võetud raudteega seotud mooduleid käsitlev eridirektiiv. Enne seda kuupäeva vastu võetud KTKdes on esitatud igas KTKs endas sisalduvate moodulite kirjeldus.</p>
<p>f) osutab KTK rakendamise strateegiale. Eelkõige on vaja määratleda etapid, mis tuleb läbida, et saavutada astmeline üleminek olemasolevast situatsioonist lõppsituatsioonini, kus vastavus KTK-le on muutunud normiks;</p>	<p>Erijuhtumeid käsitlevas KTKde 7. peatükis on määratletud ka üleminekuperioodid KTKde mitmesuguste sätete kohaldamisel ning arvestatud teatud aega, mis on vajalik enne KTK vastuvõtmist kehtinud eeskirjadele vastavate allsüsteemide kasutuselevõtuks.</p>
<p>g) osutab asjaomase personali kvalifikatsiooninõuetele ning töökoha sanitaar- ja ohutustingimustele, mis on nõutavad ülalnimetatud allsüsteemi käitamiseks ja hoolduseks, samuti KTKde rakendamiseks.”</p>	<p>Kõnealuseid punkte on allsüsteemi iseloomustamise osana kirjeldatud 4. peatükis.</p>

- 2.8.2. [Artikli 5 lõikes 6] on sätestatud, et „(k)ui teatavaid olulistele nõuetele vastavaid tehnilisi aspekte ei ole võimalik KTKs otseselt käsitleda, määratletakse need selgelt (...) lisas „**avatud punktidena**””. See kirjeldab olukorda, kus teatud aspekte peetakse oluliste nõuete täitmiseks küll vajalikuks, kuid allsüsteemi asjakohaseid kirjeldusi ei ole veel olnud võimalik täpsustada (tulenevalt selliste aspektide keerukusest või ajanappusest). Sellisel juhul võib KTK vastu võtta ning käsitleda avatud punkti hilisema läbivaatamise käigus. Seni kohaldatakse asjaomase avatud punkti suhtes teatatud siseriiklikke eeskirju.
- 2.8.3. Pärast kõnealuseid avatud punkte sisaldavate KTKde vastuvõtmist peavad liikmesriigid teatama komisjonile avatud punkte käsitlevad siseriiklikud eeskirjad ning asjaomastele eeskirjadele vastavuse hindamiseks määratud asutused.

2.9. Sihtsüsteem ja erijuhtumid

- 2.9.1. KTKde eesmärk on aidata saavutada „*tehnilise ühtlustamise optimaalset taset*”, kehtestades ühise sihtsüsteemi tehnilise kirjelduse (seda ei tohi segi ajada universaalse lähenemisviisiga).
- 2.9.2. Sõltuvalt iga liikmesriigi konkreetsest olukorrast ei pruugi sihtsüsteemi saavutamine olla teostatav (või see võib nõuda pikka ülemineku perioodi). Seda arvesse võttes KTKd „säilitavad (...) iga liikmesriigi olemasoleva raudteesüsteemi ühilduvuse. (...) erijuhtumite jaoks (võib) lisada igale KTK-le sätte nii võrgustiku kui ka sõidukite kohta (...). Iga erijuhtumi kohta näevad KTKd ette (...) rakenduseeskirjad” ([artikli 5 lõige 5]).
- 2.9.3. Sellised erijuhtumid liigitatakse kahte kategooriasse: sätteid võidakse kohaldada püsivalt või ajutiselt.
- 2.9.4. Kui seda nõutakse asjaomase KTKga, peavad liikmesriigid teatama komisjonile erijuhtumite korral vastavuse hindamiseks määratud asutused. Samamoodi kui avatud punktide puhul, tuleb teatada pärast KTK vastuvõtmist.
- 2.9.5. Alljärgnev joonis illustreerib üleminekut siseriiklikelt eeskirjadelt KTKdele.



2.10. KTKdes sisalduvad vead

- 2.10.1. Koostalitlusvõime direktiiv sisaldab väikese vea ([artikli 7 lõige 2]) ning olulise või kriitilise vea ([artikli 7 lõige 3]) mõistet.

- 2.10.2. Peale selle on agentuuri raamvolituses määratletud kriitiline viga kui olukord, mille korral ei saa
- allsüsteemi või komponendi valmis ehitada või koostalitlust tagaval viisil projekteerida;
 - hinnata allsüsteemi või komponendi vastavust;
 - allsüsteemi või komponenti kasutusele võtta või turule viia;
 - tagada allsüsteemi või komponendi koostalitlusvõimet.
- 2.10.3. Nimetatud põhjustel tuleb niipea, kui kriitiline viga avastatakse, teavitada sellest komisjoni, ERAt või liikmesriiki, et oleks võimalik pidada nõu raudtee koostalitlusvõime ja ohutuse komiteega, küsida agentuurilt tehnilist arvamust ja algatada menetlus KTK muutmiseks. Peale selle võib teavitatud asutus selliste vigade avastamise korral algatada rühma NB Rail kaudu küsimuste ja selgituste menetluse.
- 2.10.4. Kui puudus ei ole kriitiline, võib seda käsitada väikese veana, millest samamoodi teavitatakse komisjoni, ERAt või liikmesriiki, kuid mille lahendamine ei ole nii pakiline; selle juhtumi alla kuuluvad ka tõlkevead.
- 2.10.5. Kuni asjaomaste KTKde läbivaatamiseni avaldab agentuur avastatud väikeste vigade, sealhulgas tõlkevigade loetelu oma veebisaidil. Kõnealune loetelu edastatakse informeerimiseks ka raudtee koostalitlusvõime ja ohutuse komiteele.

2.11. Agentuuri tehnilised arvamused

- 2.11.1. Vastavalt koostalitlusvõime direktiivi [artikli 7 lõikele 1] ning määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 2 punktide a ja b sätetele võib Euroopa Komisjon küsida agentuurilt tehnilist arvamust muu hulgas KTKdes esinevate puuduste kohta (sealhulgas selliste juhtumite kohta, kui mõni KTK nõue ei ole selge ja võib kaasa tuua lahknemiseid tõlgendusi). Viimasel juhul tuleb hinnata kõnealuse puuduse mõju koostalitlusvõimele ja asjaomase KTK ning teiste KTKde liidestele.
- 2.11.2. Tehnilises arvamuses tuleb esitada lahendus, hinnates majanduslikku, koostalitluse ja liidestega seotud mõju ning ühtlasi vastavust olulistele nõuetele ja vastavushindamise üksikasju.
- 2.11.3. Agentuur peab esitama oma tehnilise arvamuse kahe kuu jooksul (määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 10 lõike 2 punkt a). Tehniline arvamus tuleb esitada raudtee koostalitlusvõime ja ohutuse komiteele ning kui see vastu võetakse, tuleb see hõlmata asjaomase KTK läbivaatamisse. Seni (kuni KTK läbivaatamiseni) peaks agentuur avaldama arvamuse oma veebisaidil ja levitama seda riiklike ohutusasutuste võrgustiku kaudu. Arvamuse võib avaldada ka rühma NB Rail veebisaidil.
- 2.11.4. [Artikli 7 lõike 2] kohaselt võib komisjon soovitada tehnilise arvamuse kasutamist. Sellisel juhul peaksid tellijad ja tootjad kasutama seda allsüsteemi/komponendi projekteerimise jätkamiseks või teavitatud asutused vastavushindamiseks.
- 2.11.5. Kuni KTK osaks saamiseni ei ole tehniline arvamus õiguslikult siduv. Kui seda on kasutatud, tuleb see selgelt märkida nii asjaomase allsüsteemi või komponendi EÜ sertifikaadil kui ka EÜ deklaratsioonil.

2.12. KTKde hetkeolukord

- 2.12.1. Esimene rühm kiirraudteeliinidega seotud KTKsid, mis käsitlevad infrastruktuuri, energiavarustuse, veeremi ning kontrolli ja signaalimise struktuurilisi allsüsteeme, aga ka käitamise ja hoolduse funktsionaalseid allsüsteeme, avaldati 2002. aasta mais.
- 2.12.2. Kõnealused KTKd ja kõik enne 2009. aastat vastuvõetud KTKd koostas Euroopa Komisjoni nimel ühine esindusorgan, mis hiljem nimetati Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsiooniks (AEIF) ning mis koosneb raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatest, raudteeveo-ettevõtjatest ja raudteetööstuse esindajatest.
- 2.12.3. Pärast Euroopa Raudteeagentuuri (ERA) loomist võttis agentuur KTKde koostamise üle. Seega on agentuur koostanud kaubavaguneid (WAG) ning käitamist ja liikluskorraldust (OPE) käsitlevate KTKde muudatused, mis jõustusid 2009. aastal, ning kõik alates 2009. aastast vastuvõetud KTKd. KTKde hetkeolukorrast kiire ülevaate saamiseks on ERA veebisaidil rubriigis „Koostalitlusvõime/KTKd” esitatud asjaomane tabel.

“

2.13. KTKde asjakohasus koostalitlusvõime direktiivi II lisas määratletud allsüsteemide puhul

- 2.13.1. [Artikli 5 lõikes 1] on sätestatud, et „(v)ajaduse korral võib allsüsteemi käsitleda mitmes KTKs ning üks KTK võib käsitleda mitut allsüsteemi”. Praktiliselt on selle tulemuseks maatriks, kus erinevad allsüsteemid on seostatud erinevate KTKdega. Alljärgnev tabel näitab, milliseid KTKsid milliste allsüsteemide suhtes kohaldatakse ning mida tuleb seega konkreetse allsüsteemi vastavushindamisel arvesse võtta (KTKde kavandid on esitatud üksnes viiteks).

Tabel 3. KTKde reguleerimisalasse kuuluvad allsüsteemid

Kohaldatav KTK	Allsüsteem							
	Infrastruktuur	Energiavarustus	Rongisene kontrolli ja signaalimise süsteem	Raudteeäärne kontrolli ja signaalimise süsteem	Veerem	Käitamine ja liikluskorraldus	Hooldus	Telemaatilised rakendused
Otsus 2008/217/EÜ Kiirraudteesüsteem, infrastruktuuri KTK	X						X	
Otsus 2011/275/EL Tavaraudteesüsteem, infrastruktuuri KTK	X						X	
Otsus 2008/284/EÜ Kiirraudteesüsteem, energiavarustuse KTK		X					X	
Otsus 2011/274/EL Tavaraudteesüsteem, energiavarustuse KTK		X					X	

Tabel 3. KTKde reguleerimisalasse kuuluvad allsüsteemid

Otsus 2012/88/EL Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK			X	X				X	
Otsus 2008/232/EÜ Kiirraudteesüsteem, veeremi KTK					X			X	
Otsus 2006/861/EÜ Tavaraudteesüsteem, kaubavagunite KTK					X			X	
Otsus 2011/291/EL Tavaraudteesüsteem, vedurite ja reisijateveoveeremi KTK					X			X	
Otsus 2011/229/EL veeremi müra KTK					X			X	
Otsus 2008/231/EÜ Kiirraudteesüsteem, käitamise KTK							X		
Otsus 2011/314/EL Tavaraudteesüsteem, käitamise KTK							X		
Määrus (EÜ) nr 62/2006 reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK									X
Määrus (EL) nr 454/2011 kaubaveo telemaatiliste seadmete KTK									X
Otsus 2008/163/EÜ Kiirraudteesüsteem ja tavaraudteesüsteem, raudteetunnelite ohutuse KTK	X	X	X	X	X	X	X	X	
Otsus 2008/164/EÜ Kiirraudteesüsteem ja tavaraudteesüsteem, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK	X				X			X	

2.13.2. Eelnevas tabelis on esitatud koostalitlusvõime direktiivi II lisa määratletud allsüsteemid. See ei tähenda, et kõik teatud allsüsteemi puhul märgitud KTKd oleksid kõikidel juhtudel kohaldatavad. Näiteks kohaldatakse kiirraudteesüsteemi veeremi KTKd (otsus 2008/232/EÜ)

veeremi allsüsteemi suhtes üldiselt, kuid mitte tavaraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi suhtes, ning kiirraudteesüsteemi ja tavaraudteesüsteemi piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTKd (otsus 2008/164/EÜ) kohaldatakse veeremi allsüsteemi suhtes üldiselt, kuid mitte kaubavagunite suhtes.

2.14. Erinevate KTKde kohaldamine praktikas

2.14.1. Praktilisest seisukohast ei pea projektid tingimata vastama ühele koostalitlusvõime direktiivis sätestatud allsüsteemile, vaid pigem hõlmama korraga mitut struktuurilist allsüsteemi. Nagu märgitud eespool, võib üks allsüsteem peale selle olla hõlmatud mitme KTKga (ja tavaliselt ongi). Alljärgnev tabel (mis ei ole kõikehõlmav) näitlikustab mitmesuguste KTKde asjakohasust teatud praktilistel juhtudel.

Tabel 4. Iga KTK kohaldamine praktikas

Kohaldatav KTK	Juhtum										
	Kiirraudteesüsteemi liin	Tavaraudteesüsteemi elektrifitseeritud liin	Tavaraudteesüsteemi elektrifitseerimata liin	Kiirraudteesüsteemi rongikoosseis	Tavaraudteesüsteemi rongikoosseis	Tavaraudteesüsteemi rongikoosseis, mida aeg-ajalt kasutatakse kiirraudteesüsteemi liinidel	Kiirraudteesüsteemi vedur	Tavaraudteesüsteemi vedur	Tavaraudteesüsteemi reisivagun	Kaubavagun	Tavaraudteesüsteemi liini ümberehitamine
Otsus 2008/217/EÜ Kiirraudteesüsteem, infrastruktuuri KTK	X										
Otsus 2011/275/EL Tavaraudteesüsteem, infrastruktuuri KTK		X	X								
Otsus 2008/284/EÜ Kiirraudteesüsteem, energiavarustuse KTK	X										
Otsus 2011/274/EL Tavaraudteesüsteem, energiavarustuse KTK		X									
Otsus 2012/88/EL Juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK	X	X	X	X	X	X	X	X			X
Otsus 2008/232/EÜ Kiirraudteesüsteem, veeremi KTK				X		X	X				

Tabel 4. Iga KTK kohaldamine praktikas

Otsus 2006/861/EÜ Tavaraudteesüsteem, kaubavagunite KTK										X	
Otsus 2011/291/EL Tavaraudteesüsteem, vedurite ja reisijateveo veeremi KTK					X	X		X	X		
Otsus 2011/229/EL veeremi müra KTK					X	X		X	X	X	
Otsus 2008/163/EÜ Kiirraudteesüsteem ja tavaraudteesüsteem, raudteetunnelite ohutuse KTK	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Otsus 2008/164/EÜ Kiirraudteesüsteem ja tavaraudteesüsteem, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK	X	X	X	X	X	X			X		

2.14.2. Tabelis esitatud näiteid tuleb mõista järgmiselt.

- Uue kiirraudteesüsteemi liini projekt hõlmab infrastruktuuri, energiavarustuse ning raudteeäärse kontrolli ja signaalimise allsüsteeme. Kõnealuste allsüsteemide puhul on asjakohased järgmised KTKd:
 - infrastruktuur: kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri KTK, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK (kui liinil on raudteejaamu), raudteetunnelite ohutuse KTK (kui liinil on tunneleid);
 - energiavarustus: kiirraudteesüsteemi energiavarustuse KTK, raudteetunnelite ohutuse KTK (kui liinil on tunneleid);
 - raudteeäärne kontroll ja signaalimine: juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK, raudteetunnelite ohutuse KTK.
- Uue tavaraudteesüsteemi liini projekt hõlmab infrastruktuuri, energiavarustuse (kui liin on elektrifitseeritud) ning raudteeäärse kontrolli ja signaalimise allsüsteeme. Kõnealuste allsüsteemide puhul on asjakohased järgmised KTKd:
 - infrastruktuur: tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri KTK, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK (kui liinil on raudteejaamu), raudteetunnelite ohutuse KTK (kui liinil on tunneleid);
 - energiavarustus: tavaraudteesüsteemi energiavarustuse KTK (kui liin on elektrifitseeritud), raudteetunnelite ohutuse KTK (kui liinil on tunneleid; teatavaid parameetreid kohaldatakse ka siis, kui liin ei ole elektrifitseeritud);



- raudteeäärne kontroll ja signaalimine: juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK, raudteetunnelite ohutuse KTK.
- Uus kiirraudteesüsteemi rongikoosseis hõlmab veeremi ning rongisese kontrolli ja signaalimise allsüsteeme. Mõlema kõnealuse allsüsteemi suhtes kohaldatakse järgmisi KTKsid:
 - veerem: kiirraudteesüsteemi veeremi KTK, piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK, raudteetunnelite ohutuse KTK;
 - rongisene kontroll ja signaalimine: kiirraudteesüsteemi kontrolli ja signaalimise KTK.
- Tavaraudteesüsteemi vedur hõlmab veeremi ning rongisese kontrolli ja signaalimise allsüsteeme. Mõlema kõnealuse allsüsteemi suhtes kohaldatakse järgmisi KTKsid:
 - veerem: tavaraudteesüsteemi vedurite ja reisijateveeveeremi KTK, raudteetunnelite ohutuse KTK, veeremi müra KTK;
 - rongisene kontroll ja signaalimine: juhtkäskude ja signaalimise allsüsteemi KTK.

2.14.3. Sellest tulenevalt peab iga allsüsteemi EÜ vastavustõendamine hõlmama igal kirjeldatud juhul vastavust konkreetse juhtumi asjakohastele KTKdele.

2.15. KTKd ja muud nõuded

2.15.1. Kohaldatavad siseriiklikud eeskirjad

[G 37] Allsüsteemi, mis vastab kõikidele kohaldatavatele KTKdele ega sisalda avatud punkte, tuleks käsitada koostalitlusvõime direktiivi olulistele nõuetele vastavana. Praegu ei ole aga kõik oluliste nõuetega seotud aspektid KTKdega hõlmatud (st terve ELi võrgustik ei kuulu KTKde geograafilisse kohaldamisalasse ning esineb avatud punkte). Üleminekuajal, mis on ette nähtud kehtivate KTKdega veel hõlmamata aspektideks, kohaldatakse liikmesriikide territooriumil siseriiklike eeskirju, millest kõik liikmesriigid on Euroopa Komisjoni [artikli 17 lõike 3] alusel teavitanud.

[G 38] Kõnealuseid teatatud siseriiklike eeskirju kohaldatakse oluliste nõuete täitmise tõendamisel võrdlusmaterjalina juhul, kui (vastavalt [artikli 17 lõikele 3]):

- „*asjakohane KTK puudub või*
- *on teavitatud erandist (...) või*
- *kui erijuhtumi tõttu tuleb kohaldada asjaomase KTKga hõlmamata tehnilisi eeskirju*”

või kui (vastavalt [artiklile 20]) allsüsteemi ümberehitamise või uuendamise suhtes KTKsid täielikult ei kohaldata.

[G 39] Peale üldise siseriiklikest eeskirjadest teavitamise kohustuse sisaldavad KTKde vastuvõtmise õigusaktid tavaliselt ka üksikasjalikumaid nõudeid nõutava teavitamise ulatuse kohta.

[G 40] Ühtlasi peavad liikmesriigid määrama asutused, kes vastutavad kõnealustele siseriiklikele eeskirjadele vastavuse hindamise eest, ehk nn määratud asutused.



- [G 41] Siseriiklikke eeskirju tuleb käsitada kehtivaid KTKsid täiendavate eeskirjadena, millega tagatakse vastavus oluliste nõuetele. Kõnealuste siseriiklike eeskirjade viidete lõplik loetelu on avaldatud Euroopa Komisjoni raudtee koostalitlusvõimet käsitleval veebisaidil (vt link ERA veebisaidil rubriigis „Registrid / Euroopa Raudteeagentuuri koostalitlusvõime ja ohutuse alane andmebaas”).
- [G 42] Siseriiklikud eeskirjad (sealhulgas täiendavad eeskirjad) ei tohi olla vastuolus asjaomaste KTKdega.
- [G 43] Kui KTKs seda nõutakse, tuleb kasutada siseriiklikke eeskirju vastavuse hindamiseks erijuhtumitel.
- [G 44] Vajaduse korral võivad liikmesriigid teatavad eeskirju muuta. Sellest hoolimata on vaja teatavat stabiilsust, et täita loetelu eesmärk, st tagada kõikide sidusrühmade õiglane ja võrdne kohtlemine kohaldatavate siseriiklike eeskirjade avalikustamise teel.
- [G 45] Vajadus kõnealuste siseriiklike eeskirjade järele väheneb sedavõrd, kuidas muudetakse ja arendatakse KTKsid, viiakse lõpule avatud punktide käsitlemine ning laiendatakse nende reguleerimisala tervele ELi raudteevõrgustikule.
- [G 46] Siseriiklikke eeskirju kohaldatakse aga jätkuvalt erandite suhtes ning juhul, kui ümberehitamise või uuendamise puhul kohaldatakse KTKsid osaliselt.

2.15.2. Vastavus muudele aluslepingust tulenevatele eeskirjadele

- [G 47] Jätkuvalt kohaldatakse kõiki muid koostalitlusvõime direktiivi tehnilist reguleerimisala, sealhulgas allsüsteeme ja koostalitlusvõime komponente käsitlevaid direktiive, tingimusel et need ei ole seotud koostalitlusvõime direktiivis sätestatud oluliste nõuetega. Vajaduse korral kohaldatakse [artikli 13 lõiget 3]: „(k)ui koostalitlusvõime komponentide kohta kehtivad teised, muid asjaolusid hõlmavad ühenduse direktiivid, sätestatakse EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonid, et koostalitlusvõime komponendid vastavad ka kõnealuste teiste direktiivide nõuetele”.
- [G 48] Üldpõhimõtte kohaselt ei dubleeri KTKd muudes ELi eeskirjades juba käsitletud nõudeid (elektromagnetiline ühilduvus, heide jne). See ei tähenda, et raudteede allsüsteemide suhtes ei kehti kohustust vastata kõnealustele muudele eeskirjadele.
- [G 49] Kohaldatakse järgmisi sätteid:
- [artikli 3 lõige 2]: „Käesoleva direktiivi sätteid kohaldatakse, ilma et see piiraks ühenduse muude asjakohaste sätete kohaldamist. Koostalitlusvõime komponentide (...) puhul võib käesoleva direktiivi oluliste nõuete järgimine siiski tingida üksikute Euroopa tehniliste kirjelduste kasutamist, mis on selleks otstarbeks koostatud”;
 - koostalitlusvõime direktiivi VI lisa (punkt 2.1): „EÜ vastavustõendamine on menetlus, mille käigus teavitatud asutus kontrollib ja tõendab, et allsüsteem:
 - vastab asjakohasele KTKle;
 - vastab muudele asutamislepingust tulenevatele õigusnormidele”.
- [G 50] Peale KTK-le vastavuse peab koostalitlusvõime komponendi tootja tagama ka selle vastavuse kõikide muude kohaldatavate õigusaktide nõuetele. Selleks peab tootja vajaduse korral määrama kooskõlas kõnealuste direktiividega teavitatud asutused (vt ERA veebisait,

rubriik „Koostalitlusvõime / koostöö organisatsioonidega”, kus on esitatud link uue lähenemisviisi direktiivide alusel teavitatud asutuste loetelule). Teavitatud asutus, kellele on tehtud ülesandeks hinnata koostalitlusvõime komponendi vastavust koostalitlusvõime direktiivile ja KTKdele, ei pea hindama kõnealuse komponendi vastavust muudele asjakohastele direktiividele. Selle hindamise teostavad kas kohaldatavate direktiivide alusel vastavuse hindamiseks teavitatud asutused või juhul, kui see on asjaomaste direktiividega lubatud, tootjad ise. Üks ja sama organisatsioon võib aga hinnata vastavust mitmele direktiivile, tingimusel et teda on teavitatud seoses kõikide nende direktiividega.

[G 51] Allsüsteemide puhul on olukord teine. EÜ vastavustõendamist teostav teavitatud asutus peab kontrollima, kas allsüsteem:

- vastab KTK-le ning kas koostalitlusvõime komponentidele on antud EÜ vastavusdeklaratsioon kooskõlas [artikliga 13], ja
- vastab kõikidele muudele aluslepingust tulenevatele kohaldatavatele eeskirjadele. Selleks ei pea teavitatud asutus, kes on määratud hindama allsüsteemi vastavust koostalitlusvõime direktiivile, hindama allsüsteemi vastavust muudele eeskirjadele. Küll aga peab teavitatud asutus nõudma taotlejalt tõendeid allsüsteemi vastavuse kohta kõikidele muudele kohaldatavatele eeskirjadele. Taotleja peab esitama asjakohased vastavust näitavad tõendid ja teavitatud asutus peab lisama need tehnilisse toimikusse.

[G 52] NB Rail peab nimekirja muudest aluslepingust tulenevatest ja allsüsteemide suhtes kohaldatavatest eeskirjadest, mis on kättesaadav tema veebisaidil (vt eespool nimetatud link ERA veebisaidil). Kõnealune loetelu ei ole siduv ning NB Railil ei ole õiguslikku kohustust sellist nimekirja pidada.

[G 53] Koostalitlusvõime direktiivi oluliste nõuete (või KTKde nõuete) ja muudest sama tehnilist reguleerimisala hõlmavate õigusaktide nõuete vaheliste vastuolude korral tuleks sellele juhtida komisjoni tähelepanu, kes püüab leida parima sobiliku lahenduse. Sellisel juhul võib kehtida õiguslik põhimõte, mille kohaselt konkreetselt sektorit käsitlevad õigusaktid on ülimalislikud horisontaalsete õigusaktide suhtes.

2.15.3. KTKd ja muud nõuded – kokkuvõte

[G 54] Alljärgnevas tabelis on selgitatud struktuuriliste allsüsteemide suhtes kohaldatavate mitmesuguste nõuete kogumit ja nende vastavuse hindamist.

Tabel 5. Struktuuriliste allsüsteemide suhtes kohaldatavad nõuded ja nende vastavuse hindamine

	Nõuded	Vastavuse hindamise alus	Vastavushindamise eest vastutav organ
Põhiparameetrid ja koostalitlusvõime komponendid	KTK 4. ja 5. peatükk	KTK 6. peatükk	Koostalitlusvõime direktiivi alusel teavitatud asutus
Erijuhtumid	KTK 7. peatükk	Liikmesriigi teatis	Määratud asutus

Tabel 5. Struktuuriliste allsüsteemide suhtes kohaldatavad nõuded ja nende vastavuse hindamine

Avatud punktid	Liikmesriigi teatis (siseriiklikud eeskirjad)	Liikmesriigi teatis	Määratud asutus
Muud aluslepingust tulenevad eeskirjad	Muud eeskirjad	Muud eeskirjad	Muude eeskirjade alusel teavitatud asutused

[G 55] Üldiselt peavad siseriiklikest eeskirjadest teavitamise ulatus ja määratud asutused ([artikli 17] kohaselt) vastama eespool esitatud diagrammi hallidele aladele, samas kui diagrammi valged alad on hõlmatud ELi õigusaktidega (KTKd ja muud aluslepingust tulenevad eeskirjad). KTKde 7. peatükis märgitud erijuhtumite puhul võidakse viidata siseriiklikele eeskirjadele, millest liikmesriigid peavad seejärel teatama.

[G 56] Juhul, kui on tehtud erand, vastutab määratud asutus, et KTK(de) asemel kontrollitakse vastavust kohaldatavatele teatatud siseriiklikele eeskirjadele.

[G 57] Uuendamise või ümberehitamise korral vastutab määratud asutus, et KTK(de) asemel kontrollitakse vastavust kohaldatavatele teatatud siseriiklikele eeskirjadele.

2.16. KTKsid käsitlevad küsimused

- 2.16.1. Õigusaktide ametliku tõlgenduse saab esitada ainult Euroopa Kohus.
- 2.16.2. Selleks, et koostalitlusvõime direktiiv ja KTKd oleksid tervikuna tõhusad, on väga oluline, et kõik raudteega seotud sidusrühmad ELis mõistaksid ja kohaldaksid nende sisu ja nõudeid ühtemoodi.
- 2.16.3. Kasutajad on aja jooksul palunud ERA-lt mitmesuguseid selgitusi, mida juhendi käesolevas versioonis ka pakutakse. Sellele vaatamata on kasutajatel tõenäoliselt veel küsimusi, mida neilt kogutakse ja millele vastatakse järgmiste läbivaatamiste käigus.
- 2.16.4. KTKsid käsitlevad küsimused võib saata ERA-le ning need koondatakse agentuuri veebisaidile korduvate küsimustena. Selliseid küsimusi võetakse arvesse käesoleva juhendi edasisel läbivaatamisel ja vajaduse korral ka KTKde läbivaatamisel.
- 2.16.5. Peale selle võivad koostalitlusvõime direktiivi [artikli 28] alusel teavitatud asutused pöörduda oma koordineeriva rühma NB Rail poole kõikide hindamis- ja vastavustõendamismenetlusi käsitlevate küsimustega, mis neil seoses KTKde rakendamisega võib olla (vt ka punkt 4.4).

3. KOHALDATAVAD STANDARDID JA MUUD DOKUMENDID

3.1. Ülevaade

- 3.1.1. KTKd võetakse vastu Euroopa Komisjoni otsuste või määrustega ning seepärast on need kohustuslikud. Tavaliselt ei nähta aga nendega ette konkreetset tehnilist lahendust nõuete täitmiseks.
- 3.1.2. [Artikli 5 lõike 8] kohaselt „*võib KTKs otseselt ja selgelt viidata Euroopa või rahvusvahelistele standarditele või tehnilistele kirjeldustele või agentuuri avaldatud tehnilistele kirjeldustele*” või nende puudumise korral „*muudele selgelt määratletud normatiivdokumentidele*” (nagu Rahvusvahelise Raudteeliidu (UIC) infolehed, riiklikud standardid jne) ning vastavus sellistele standarditele või tehnilistele kirjeldustele (või nende asjakohastele osadele) muutub kohustuslikuks. KTKdes viidatakse konkreetset ainult nendele standarditele, tehnilistele kirjeldustele ja dokumentidele (või nende osadele), mis on rangelt vajalikud ELi raudteesüsteemi koostalitlusvõime saavutamiseks, ning tehakse need seega kohustuslikuks.
- 3.1.3. KTKde puhul on aga olulised ka muud standardid ja dokumendid, kuigi neile ei viidata. Vastavus sellistele standarditele ja dokumentidele on vabatahtlik. Ühtlustatud standarditele vastavuse puhul eeldatakse vastavust ka asjaomastele olulistele nõuetele.
- 3.1.4. Viited ühtlustatud standarditele, milles viidatakse direktiividele (uue lähenemisviisi direktiivid ja uuel lähenemisviisil põhinevad direktiivid), millele vastavust võib asjaomaste standardite puhul eeldada, avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* ning tehakse kättesaadavaks ka ettevõtjatele ja tööstuse peadirektoraadi veebisaidil.
- 3.1.5. Seega võib juhtuda ka nii, et samal ajal kui standardit (osaliselt või täielikult) ühtlustatakse (vabatahtlikult ja eeldades vastavust asjaomastele nõuetele), võib see olla ka kohustuslik. Seepärast kantakse standard *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatavasse ühtlustatud standardite loetellu ja samuti KTKs nimetatud kohustuslike standardite loetellu.
- 3.1.6. Praktikas on standardid ja teised dokumendid seotud iga KTK 4. ja 5. peatükis sätestatud tehniliste nõuetega (iga allsüsteemi põhiparameetrid, liidesed ja talitlusnõuded). Need nõuded omakorda kajastavad koostalitlusvõime direktiivi olulisi nõudeid ja KTKde 3. peatükis iga konkreetse allsüsteemi kohta sätestatud olulisi nõudeid.
- 3.1.7. Iga allsüsteemi suhtes kehtivate kohustuslike ja vabatahtlike standardite ja dokumentide loetelud on lisatud konkreetseid KTKsid käsitlevatesse juhenditesse (käesoleva juhendi 1. lisa).

3.2. KTKdes sisalduvad viited Euroopa standarditele ja muudele dokumentidele

- 3.2.1. KTKdes sisalduvad viited kehtivatele standarditele või muudele dokumentidele võivad olla kas:
- nn konkreetset viited, mille puhul viitamisel täpsustatakse sõnaselgelt dokumendi konkreetne versioon (nt esitades versiooni numbrit, kuupäeva jne) või
 - nn kohandatavad viited (st dokumendi konkreetset versiooni ei ole sõnaselgelt täpsustatud), mille puhul viidatakse dokumendi sellele versioonile, mis kehtib asjaomase KTK viimase versiooni vastuvõtmise ajal.

- 3.2.2. Võimaluse korral esitatakse KTKdes ainult konkreetsed viited.
- 3.2.3. Mõlemal juhul on KTKs viidatud standardi (või dokumendi) versioon siduv. Kui pärast KTK vastuvõtmist võetakse vastu asjaomase standardi (või dokumendi) uus versioon, siis ei mõjuta see KTKd ning jätkuvalt on siduv KTKs viidatud vana versioon. See tähendab, et tegelikult kummalgi juhul midagi ei muutu.
- 3.2.4. Kui KTKs viidatakse standardile või dokumendile, siis on kohustuslik terve standard või dokument. Kui KTKs viidatakse standardi või dokumendi osale, on kohustuslik ainult viidatud osa.
- 3.2.5. Kui KTKs viidatud standardis on viide mõnele teisele standardile, siis muutub ka kõnealune teine standard kohustuslikuks, kui KTKs ei ole täpsustatud teisiti.
- 3.2.6. KTKdes ei viidata standarditele ega muudele asjakohastele dokumentidele, mille kohaldamine ei ole kohustuslik.

3.3. Agentuuri tehnilised dokumendid

- 3.3.1. Tuleb tähele panna, et termin „agentuuri tehnilised dokumendid” ei ole sama tähendusega kui termin „agentuuri tehniline arvamus”, mida on kirjeldatud punktis 2.11.
- 3.3.2. KTKs võidakse viidata agentuuri tehnilisele dokumendile samamoodi nagu standardile. Peale selle võib reguleeriv meede, millega KTK vastu võetakse, sisaldada sätteid agentuuri tehnilise dokumendi ajakohastamise kohta.

4. SIDUSRÜHMAD

4.1. Koostalitlusvõime komponendi tootja

- 4.1.1. Koostalitlusvõime komponendi tootja on organisatsioon, mis vastutab koostalitlusvõime direktiivi ja asjaomaste KTKdega hõlmatud koostalitlusvõime komponendi projekteerimise ja tootmise eest, et see enda nimel ELi territooriumil turule viia.
- 4.1.2. Juhul, kui koostalitlusvõime komponendi projekteerimises osaleb koos tarnijaga ka tellija (nt raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja), tuleb selgelt täpsustada, millist poolt käsitatakse tootjana. Sellega seotud vastutus ja kohustused kehtivad EÜ deklaratsiooni koostanud isiku suhtes.
- 4.1.3. Igaüks, kes koostalitlusvõime komponenti ELi territooriumil turulelaskmiseks oluliselt muudab, nii et tulemuseks on praktiliselt uus koostalitlusvõime komponent (st kui muudatused võivad mõjutada koostalitlusvõime komponendi põhiparameetrite olemust), muutub tootjaks ning peab korraldama vajaliku vastavushindamise.
- 4.1.4. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, raudteeveo-ettevõtja, veeremi valdaja jne võivad projekteerida ja toota või muuta koostalitlusvõime komponente eesmärgiga neid ise kasutada. Sel juhul käsitatakse neid asjaomase koostalitlusvõime komponendi turustaja ning tootjana.
- 4.1.5. Tootja vastutab järgmise eest:
- koostalitlusvõime komponendi projekteerimine ja tootmine;
 - koostalitlusvõime komponendi vastavuse ja kasutuskõlblikkuse sertifitseerimismenetluste järgimine vastavalt koostalitlusvõime direktiivis ja sellega seotud KTKdes sätestatud nõuetele.
- 4.1.6. Tootjal lasub ainuisikuline ja lõplik vastutus oma koostalitlusvõime komponentide vastavuse eest kõikidele kohaldatavatele direktiividele. Ta peab mõistma nii koostalitlusvõime komponendi projekteerimist kui ka tootmist, korraldama teavitatud asutus(t)e poolse EÜ sertifitseerimise, kui see on nõutav asjakohase KTK alusel, ning andma välja EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni seoses kõikide kohaldatavate sätete ja nõuetega asjakohastest direktiividest.
- 4.1.7. Tootja võib kasutada teatud toiminguteks – näiteks koostalitlusvõime komponendi projekteerimiseks või tootmiseks – alltöövõttu, tingimusel et säilib tema üldine kontroll koostalitlusvõime komponendi kui terviku üle ja vastutus selle eest. Samamoodi võib ta kasutada koostalitlusvõime komponendi tootmiseks valmistooteid või osasid, olenemata sellest, kas neil on CE-märgis või mitte, kaotamata seejuures oma tootja staatust.
- 4.1.8. Kohustused, mis kehtivad tootja suhtes seoses koostalitlusvõime komponendi EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooniga, on kindlaks määratud koostalitlusvõime direktiivi IV lisas.
- 4.1.9. Tootja asukoht võib olla ühenduses või mujal. Mõlemal juhul võib tootja määrata ELis volitatud esindaja (vt punkt 4.3), kes täidab tema nimel kohaldatavate direktiividega nõutavaid teatud ülesandeid, tingimusel et need on täpselt määratud tootja ja tema volitatud

esindaja vahelises volituses. Väljaspool ELi asuval tootjal ei ole aga kohustust volitatud esindajat määrata, kuigi sellega võivad kaasneda teatud eelised.

4.2. EÜ vastavustõendamise taotleja

4.2.1. Sõna „taotleja” on kasutatud mitmes koostalitlusvõime direktiivi artiklis ja lisas. See ei viita alati ühele ja samale rollile ning selleks ei pea olema sama organisatsioon. Näiteks:

- veeremi allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul võib taotleja olla veeremi tootja ([artikkel 18]);
- rongisisese kontrolli ja signaalimise allsüsteemi EÜ vastavustõendamise puhul võib taotleja olla rongisisese kontrolli ja signaalimise allsüsteemi tootja ([artikkel 18]);
- sõiduki esimese kasutuselevõtu loa puhul võib taotleja olla liisingufirma ([artikkel 22]) ja
- sõiduki täiendava kasutuselevõtu loa puhul teises liikmesriigis võib taotleja olla raudteeveo-ettevõtja ([artikkel 23]).

4.2.2. EÜ vastavustõendamise menetluse puhul võib taotleja „*olla tellija või tootja või nende volitatud esindaja ühenduses*”. Olenemata sellest, milline organisatsioon taotlejana tegutseb, on tema kohustus kehtestada EÜ vastavustõendamise deklaratsioon. Seega on taotleja üksus, mis vastutab selle eest, et allsüsteem vastab KTKdele ja muudele aluslepingust tulenevatele eeskirjadele (EÜ deklaratsiooniga hõlmatud nõuetele).

4.2.3. EÜ vastavustõendamise taotleja vastutab järgmise eest:

- allsüsteemi projekteerimine, tootmine ja lõplik katsetamine. Ta vastutab allsüsteemi projekteerimise ja ehitamise eest isegi siis, kui allsüsteemi elemendid on projekteerinud ja ehitanud teised organisatsioonid;
- teavitatud asutuse poolse EÜ vastavustõendamise korraldamine (üksikasjad on esitatud käesoleva juhendi 2. lisas);
- allsüsteemi kohta EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni koostamine.

4.2.4. EÜ vastavustõendamise taotleja võib delegeerida allsüsteemiga seotud teatud ülesanded (nagu projekteerimine, ehitamine või katsetamine) või kasutada nende täitmiseks alltöövõttu, kuid ta säilitab oma üldise kontrolli allsüsteemi kui terviku üle ja vastutuse selle eest ning vastutab endiselt EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni eest. Lõpuks taotleja, kes koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni (vastavalt moodulitele SD või SF), peab olema sama isik, kes sai EÜ tüübihindamise sertifikaadi.

4.2.5. Juhtudel, kui allsüsteemi mõni osa või etapp on hõlmatud vastavustõendamise vaheteatisega, võib taotleja, kes koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni, olla muu isik kui see, kes koostas vastavustõendamise vahedeklaratsiooni.

4.2.6. Koostalitlusvõime direktiivi V ja VI lisas on kindlaks määratud kasutuselevõtu loa taotleja suhtes kehtivad kohustused seoses EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga ning asjaomase EÜ vastavusdeklaratsiooni ja selle juurde kuuluva tehnilise dokumentatsiooni säilitamise korraldusega.

- 4.2.7. Ümberehitamise või uuendamise korral vastutab EÜ vastavustõendamise taotleja selle eest, et informeerida teavitatud asutust asjaomase liikmesriigi otsusest KTKde kohaldamise ulatuse kohta. Vastavalt [artikli 20 lõikele 1] „saadab tellija või tootja asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni”. Tellija ja tootja peavad jõudma kokkuleppele, kes selle dokumentatsiooni saadab. Tavaliselt peaks üks neist kahest olema EÜ vastavustõendi taotleja.

4.3. Volitatud esindaja

- 4.3.1. Otsuse [22] (toodete turustamise ühise raamistiku kohta) I lisa artikli R1 lõikes 4 esitatud määratluse kohaselt on volitatud esindaja „ühenduses asuv füüsiline või juriidiline isik, kes on saanud tootjalt kirjaliku volituse tegutseda tema nimel seoses kindlaksmääratud ülesannetega”.
- 4.3.2. Koostalitlusvõime direktiivi kontekstis on selleks organisatsioon, mille tootja või tellija on kirjaliku volitusega sõnaselgelt määranud tegutsema tema nimel seoses tootja või tellija teatud kohustustega. See, millises ulatuses võib volitatud esindaja võtta tootja või tellija jaoks siduvaid kohustusi, määratakse kindlaks volituste põhjal, mille tootja või tellija volitatud esindajale annab.
- 4.3.3. Näiteks võib määrata volitatud esindaja selleks, et taotleda vastavushindamist ELi territooriumil, allkirjastada EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon või EÜ vastavustõendamise deklaratsioon ning hoida need dokumendid ja vajaduse korral tehniline dokumentatsioon koostalitlusvõime komponendi või allsüsteemi eluea jooksul pädevatele asutustele kättesaadavana.
- 4.3.4. Tootja või tellija volitatud esindaja asukoht peab olema ELis.
- 4.3.5. Tootja ärilisi esindajaid (nagu volitatud turustajaid), olenemata sellest, kas nende asukoht on ELis või mitte, ei tohi ajada segi volitatud esindajaga koostalitlusvõime direktiivi tähenduses.
- 4.3.6. Volitatud esindaja peab järgima tootja või tellija suhtes kehtivaid kohustusi, näiteks kohustusi seoses vastavuse või kasutuskõlblikkuse hindamise, EÜ vastavustõendamise, EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni, EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni või EÜ deklaratsioonide ja tehnilise dokumentatsiooni pädevatele asutustele kättesaadavana hoidmise korraldusega.
- 4.3.7. Küsimustes seoses tootjate või tellijate kohustustega koostalitlusvõime direktiivi alusel võivad liikmesriikide asutused pöörduda nende asemel volitatud esindaja poole. Tootja või tellija vastutab tegevuse eest, mida volitatud esindaja tema nimel teostab.
- 4.3.8. Volitatud esindaja võib samal ajal tegutseda alltöövõtja, importija või turulelaskmise eest vastutava isikuna.

4.4. Teavitatud asutused

- 4.4.1. Teavitatud asutus on organisatsioon, mille ülesanne on kolmanda isikuna hinnata koostalitlusvõime komponenti või struktuurilist allsüsteemi asjaomase KTK nõuete põhjal. Koostalitlusvõime direktiivi artikli 2 punkti j, artikli 13 lõike 2, artiklite 18 ja 28 ning VI lisa kohaselt on teavitatud asutuste ülesanded järgmised:

- hinnata koostalitlusvõime komponentide vastavust või kasutuskõlblikkust;
- teostada allsüsteemide EÜ vastavustõendamist;
- valmistada ette (koostada) EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile või vastavustõendamise vaheteatisele lisatav tehniline dokumentatsioon;
- avaldada regulaarselt teavet:
 - laekunud koostalitlusvõime komponentide EÜ vastavustõendamise, vastavustõendamise vaheteatiste ning vastavus- ja/või kasutuskõlblikkuse hindamise taotluste kohta;
 - väljastatud või tagasilükatud EÜ vastavustõendamise vahesertifikaatide, EÜ vastavustõendamise sertifikaatide ning EÜ vastavus- ja/või kasutuskõlblikkuse tunnistuste kohta.

Kõnealused ülesanded on kooskõlas käesoleva juhendi 3. lisas selgitatud nn üldise lähenemisviisi põhimõtetega.

- 4.4.2. Peale selle on teavitatud asutuste tegevuse puhul endiselt asjakohane uuel ja üldisel lähenemisviisil põhinevate direktiivide rakendamise juhend (mida ei ole uue õigusraamistiku kohaselt veel ajakohastatud), välja arvatud koostalitlusvõime komponentidele ja allsüsteemidele CE-märgise kinnitamist käsitlevad sätted.
- 4.4.3. Kooskõlas üldise lähenemisviisi põhimõtetega nõutakse koostalitlusvõime direktiiviga teavitatud asutustelt tihedat koostööd oma tegevuse kooskõlastamiseks. Selleks on moodustatud teavitatud asutuste koordineeriv rühm NB Rail, et arutada probleeme, mis võivad seoses koostalitlusvõime komponentide vastavus- või kasutuskõlblikkuse hindamisega ja allsüsteemide EÜ vastavustõendamisega esile kerkida, ning pakkuda sellistele probleemidele lahendusi ([artikli 28 lõige 5]). Kõnealused lahendused sõnastatakse kasutussoovituste või küsimuste ja selgitustena. Küsimused ja selgitused esitatakse komisjonile vastuvõtmiseks. Kasutussoovitused ning küsimused ja selgitused ei asenda ELi õigusakte, vaid täiendavad neid, pakkudes teavitatud asutustele lisatoetust ja teavet tehnilistes küsimustes. Pärast kasutussoovituste või küsimuste ja selgituste vastuvõtmist kasutavad neid kõik teavitatud asutused.
- 4.4.4. Teave kasutussoovituste ning küsimuste ja selgituste kohta on esitatud NB Raili veebisaidil (vt link ERA veebisaidil rubriigis „Koostalitlusvõime / koostöö organisatsioonidega”).
- 4.4.5. Asutusi koostalitlusvõime direktiivi alusel teavitades peab teavitav liikmesriik märkima asjaomase teavitatud asutuse pädevusvaldkonna:
- menetlus: koostalitlusvõime komponentide vastavuse hindamine, koostalitlusvõime komponentide kasutuskõlblikkuse hindamine või allsüsteemi EÜ vastavustõendamine;
 - allsüsteemid: energiavarustus, raudteeäärne kontroll ja signaalimine, rongisisene kontroll ja signaalimine, veerem või infrastruktuur;
 - KTKd ja KTKde läbivaatamine.
- 4.4.6. Koostalitlusvõime direktiivi VIII lisas on esitatud miinimumnõuded, mida liikmesriigid peavad asutuste teavitamisel arvesse võtma. Kõnealused kriteeriumid on seotud peamiselt nii

äritegevuses osalejate (tootjate, raudteeveo-ettevõtjate, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate jne) kui ka kasutuselevõtu lubasid väljastavate asutuste pädevuse ja sõltumatusega.

4.5. Määratud asutused

- 4.5.1. Määratud asutus on organisatsioon, mille ülesanne on kolmanda isikuna hinnata koostalitlusvõime komponenti või struktuurilist allsüsteemi asjaomaste teatatud siseriiklike eeskirjade põhjal (vt punkt 2.15.1 seoses juhtudega, mil kohaldatakse siseriiklikke eeskirju).
- 4.5.2. Siseriiklikele eeskirjadele vastavuse hindamiseks määratud organisatsioon või organisatsioonid võivad olla (ja [põhjenduse 18] kohaselt peaksid olema) samad kui teavitatud asutused. See ei ole aga kohustuslik. Kui üks ja sama organisatsioon on samal ajal nii määratud asutus kui ka teavitatud asutus ning suudab praktilisest seisukohast teostada terve hindamise üheainsa menetlusena, täidab ta vormilisest seisukohast siiski kaht erinevat rolli, mis peaks kajastuma ka tema koostatavates dokumentides.
- 4.5.3. Määratud asutuste ülesanded seoses siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamisega on (vajalike muudatustega) samad, kui on teavitatud asutuste ülesanded seoses KTKdele vastavuse tõendamisega. Nende vahel on aga üks oluline erinevus – kui EÜ vastavustõendamise menetluse puhul saab taotleja ise määrata mis tahes pädeva teavitatud asutuse (olenemata sellest, milline liikmesriik on sellest teavitanud), siis siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamisel ja erijuhtumitel peab taotleja pöörduma selle liikmesriigi määratud asutuse poole, kelle territooriumil kavatsetakse allsüsteem kasutusele võtta.
- 4.5.4. Koostalitlusvõime direktiivis ei ole esitatud kriteeriume, mida liikmesriigid peavad kõnealuste asutuste määramisel järgima. Siinkohal võib juhtnõörina viidata otsuse [22] (toodete turustamise ühise raamistiku kohta) artikli 6 lõikele 2. Selles on sätestatud järgmine: „*Kui ühenduse ühtlustamise õigusaktides sätestatakse, et vastavushindamist teostavad ametiasutused, sätestatakse õigusaktides, et vastavushindamisasutused, keda ametiasutused tehnilisel hindamisel kasutavad, peavad vastama samadele kriteeriumitele, mille käesolev otsus kehtestab teavitatud asutustele*”.

4.6. Allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotleja

- 4.6.1. Allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotleja võib olla erinev kui EÜ vastavustõendamise taotleja.
- 4.6.2. Allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotleja mõistet on selgitatud struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmist käsitleva soovitusel [43] punktis 8.1. Asjaomase taotleja ülesanded on järgmised:
- tagada, et allsüsteem on läbinud vastavustõendamise menetluse, ja esitada riiklikule ohutusasutusele vajalik tõendusmaterjal, sealhulgas järgmise kohta:
 - EÜ vastavustõendamine;
 - kohaldatavatele siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamine (avatud punktid, erijuhtumid, erandid);
 - riskihindamine, kui seda nõutakse komisjoni määruse (EÜ) nr 352/2009 kohaselt;

- esitada taotlus kasutuselevõtu loa saamiseks selle liikmesriigi riiklikult ohutusasutuselt, mille territooriumile allsüsteem kavatakse paigutada või kus hakatakse seda käitama.

4.7. Riiklikud ohutusasutused

4.7.1. Seoses KTKde kohaldamisega on riiklike ohutusasutuste peamised ülesanded (mis kõik on kindlaks määratud raudteeohutuse direktiivi artiklis 16) järgmised:

- „struktuuriliste allsüsteemide kasutuselevõtmise lubamine (...);
- järelevalve teostamine selle üle, et koostalitlusvõime komponendid vastavad olulistele nõuetele (...);
- selle kontrollimine, et [ohutussertifikaatides ja ohutuslubades] sätestatud tingimused ja nõuded on täidetud ning et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad tegutsevad ühenduse või siseriikliku õiguse nõuete kohaselt”; see hõlmab funktsionaalsete allsüsteemide suhtes kehtivate KTKde nõuete täitmise kontrollimist.

5. VASTAVUSHINDAMINE

5.1. Vastavushindamismenetlused

5.1.1. Koostalitlusvõime komponendid

- [G 58] Enne turulelaskmist (vt punkt 6.1) peab koostalitlusvõime komponendil olema EÜ vastavusdeklaratsioon ja, kui seda nõutakse, EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioon. Vajaduse korral väljastab kõnealused deklaratsioonid koostalitlusvõime komponendi tootja või tema volitatud esindaja pärast teavitatud asutuse poolset sertifitseerimist.
- [G 59] Seoses koostalitlusvõime direktiiviga tuleb vastavushindamise üldmõistet (vt mõisted, Tabel 7) koostalitlusvõime komponentide puhul mõista menetlusena, millega tõendatakse, kas asjaomases koostalitlusvõimega seotud KTKs täpsustatud nõuded on täidetud.
- [G 60] Koostalitlusvõime komponendi muud omadused võib kindlaks määrata tootja ja ostja vahelises lepingus, tingimusel et need ei ole vastuolus KTKde nõuetega. Teavitatud asutus ei pea selliseid omadusi koostalitlusvõimega seoses hindama.
- [G 61] Koostalitlusvõime komponendi EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsioonis tuleb täpselt kindlaks määrata toode, mille kohta see koostati.
- [G 62] Olemasoleva koostalitlusvõime komponendi kohta on (enne selle allsüsteemi integreerimist) vaja uut vastavushindamist ja uut EÜ vastavusdeklaratsiooni järgmistel juhtudel:
- kui seda oluliselt muudetakse (st kui muudatused võivad mõjutada koostalitlusvõime komponendi põhiparameetrite olemust) või
 - kui seda kavatakse kasutada uuel kasutusosalal.
- [G 63] Eespool nimetatud juhtudel on vaja ka uut EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni, kui seda kõnealuse koostalitlusvõime komponendi puhul asjaomase KTKga nõutakse.
- [G 64] Üksus, kes koostalitlusvõime komponendi ELi territooriumil turule viib, peab tegema pädevale riiklikule asutusele asjaomases KTKs määratletud ajavahemiku jooksul kättesaadavaks EÜ vastavusdeklaratsiooni(d) ja EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni(d) ning tehnilise dokumentatsiooni; kui KTKs ei ole seda ajavahemikku täpsustatud, siis on selleks 10 aastat alates viimase koostalitlusvõime komponendi tootmisest. See kehtib nii ELis toodetud kui ka mõnest kolmandast riigist imporditud koostalitlusvõime komponentide puhul. Kui tootja või tema volitatud esindaja ELis ei ole seda kohustust täitnud, peab seda tegema isik, kes koostalitlusvõime komponendi ELi turule viis (importija või mõni teine isik).
- [G 65] Tegelikult toodetakse koostalitlusvõime komponente tavaliselt ühe projekti või tüübi põhjal seeriatoodanguna ning neid võib inkorporeerida mitmesugustesse allsüsteemidesse. Seda arvesse võttes antakse EÜ vastavus- ja/või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon välja enne koostalitlusvõime komponendi allsüsteemi inkorporeerimist ning tavaliselt ei ole see seotud konkreetse projekti või allsüsteemiga.
- [G 66] Koostalitlusvõime komponendi, millel on EÜ vastavus- ja/või kasutuskõlblikkuse deklaratsioon, võib inkorporeerida allsüsteemi ilma selle vastavust täiendavalt hindamata. Allsüsteemi järgneva EÜ vastavustõendamise käigus (vt punkt 5.3.3 allpool) tuleb tõendada, kas koostalitlusvõime komponent on integreeritud nõuetekohaselt ning kas see

ühildub muude asjaomase allsüsteemi koostalitlusvõime komponentidega (eelkõige tuleb EÜ vastavustõendamise menetluse käigus kontrollida, kas koostalitlusvõime komponente kasutatakse nende asjakohasel kasutusosal).

- [G 67] Kui koostalitlusvõime komponent moodustab osa mõnest teisest koostalitlusvõime komponendist (näiteks koostalitlusvõime komponent „liiprid” moodustab osa koostalitlusvõime komponendist „pöörangud”), on igal vastaval tootjal kohustus tagada asjakohane vastavustõendamine ja EÜ deklaratsioon. Seega on eespool kirjeldatud näite puhul liiprite tootja kohustus esitada pöörangu tootjale liiprite EÜ deklaratsioon.
- [G 68] Komponenti vastavushindamise taotluse võib esitada mis tahes ajal. Ent kui asjaomases KTKs ei ole sätestatud teisiti, võib kõnealust koostalitlusvõime komponenti hõlmava allsüsteemi EÜ sertifikaadi kehtestada alles pärast seda, kui on kehtestatud kõik asjakohased EÜ vastavus- ja kasutuskõlblikkuse deklaratsioonid.
- [G 69] Kui koostalitlusvõime komponenti hinnatakse allsüsteemiga samaaegselt ning viiakse ELi turule kõnealuse allsüsteemi kasutuselevõtmise teel, nõutakse koostalitlusvõime komponendi kohta ikkagi konkreetset EÜ vastavusdeklaratsiooni, kui asjaomases KTKs ei ole sätestatud teisiti (nt seoses üleminekuperioodiga). Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmine ei saa olla hõlmatud selle allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooniga, millesse koostalitlusvõime komponent on integreeritud. Vormiliselt on koostalitlusvõime komponendi vastavushindamise protsess allsüsteemi vastavustõendamise protsessist eraldi.
- [G 70] Teatud olukordades (kui tootja või tema volitatud esindaja ei ole täitnud EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooniga seotud kohustusi), võib koostalitlusvõime komponendi EÜ vastavus- või kasutuskõlblikkuse deklaratsiooni anda tootja asemel välja koostalitlusvõime komponenti kasutav organisatsioon (st sõidukite tootja, kes inkorporeerib koostalitlusvõime komponente sõidukisse, paigaldustöid tegev töövõtja, kes kasutab koostalitlusvõime komponente infrastruktuuris, või tellija). Sel juhul peab asjaomane organisatsioon korraldama EÜ vastavushindamise ning teda käsitatakse koostalitlusvõime komponendi turustajana ([artikli 13 lõige 4]).
- [G 71] EÜ vastavusdeklaratsioon ja EÜ kasutuskõlblikkuse deklaratsioon tuleb registreerida Euroopa Raudteeagentuuri andmebaasis ERADIS.

5.1.2. Allsüsteemid

- [G 72] Enne liikmesriigilt allsüsteemi kasutuselevõtu loa taotlemist tuleb läbida järgmised etapid:
- teavitatud asutus peab teostama allsüsteemi EÜ vastavustõendamise (koostalitlusvõime direktiivi VI lisa) ning kehtestama EÜ vastavustõendamise sertifikaadi;
 - EÜ vastavustõendamise taotleja peab kehtestama allsüsteemi EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni;
 - vajaduse korral peab määratud asutus tõendama vastavust teatatud siseriiklikele eeskirjadele;
 - vajadusel korral peab olema teostatud ühise ohutusmeetodi kohane riskihindamine.

Käesolevas juhendis ei käsitleta tervet menetlust, vaid piirduakse vastavusega KTKdele.

- [G 73] EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni on vaja iga uue ja, kui liikmesriik seda nõuab, ümberehitatud või uuendatud struktuurilise allsüsteemi puhul. Kui projekt hõlmab enam kui

ühete koostalitlusvõime direktiivi II lisas kindlaks määratud struktuurilist allsüsteemi (nt sõiduk võib hõlmata veeremi allsüsteemi ning rongisese kontrolli ja signaalimise allsüsteemi, raudteeliin hõlmab infrastruktuuri allsüsteemi ning tavaliselt ka energiavarustuse ning raudteeäärse kontrolli ja signaalimise allsüsteeme), siis on vaja mitut EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni – üht iga struktuurilise allsüsteemi kohta.

- [G 74] Seeriatootmise korral (nt veeremid) peab olema EÜ vastavustõendamise deklaratsioon iga üksuse kohta. Selle jaoks võib koostada igale üksusele eraldi deklaratsiooni või loetleda mitu üksust ühes deklaratsioonis.
- [G 75] Kui hõlmatud on ainult allsüsteemi teatud osad või etapid ning need vastavad asjaomas(t)e KTK(de) nõuetele, annab teavitatud asutus kooskõlas [artikli 18 lõikega 4] välja vastavustõendamise vaheteatise.
- [G 76] Vastavustõendamise vaheteatise menetluse korral koostab taotleja EÜ deklaratsiooni allsüsteemi vahepealse vastavuse kohta.

5.2. Vastavushindamismoodulid

- [G 77] Vastavuse ja kasutamiskõlblikkuse hindamise ning EÜ vastavustõendamise menetlused põhinevad moodulite kasutamisel.
- [G 78] Kõik enne 2010. aastat vastuvõetud KTKd sisaldavad vastavushindamismoodulite kirjeldust. Pärast 2010. aastat vastuvõetud KTKdes viidatakse vastavushindamismoduleid käsitlevale eraldi komisjoni otsusele ning seega ei sisalda need moodulite endi kirjeldust. Kõnealuse otsuse lisas on esitatud vanade ja uute moodulite vastavustabel.
- [G 79] Nii vanad kui ka uued moodulid põhinevad üldistel moodulitel, mis on kindlaks määratud vastavalt otsuses [26], mis käsitleb tehnilise ühtlustamise direktiivides kasutatavaid vastavushindamismenetluse eri etappide mooduleid ning CE-vastavusmärgise kinnitamise ja kasutamise eeskirju ning otsuses [22] toodete turustamise ühise raamistiku kohta. Raudteesektori erinõuetest tulenevalt on neid aga kohandatud (nt on loodud eraldi moodulid koostalitlusvõime komponentide ja allsüsteemide jaoks [42]).
- [G 80] Täpsemad üksikasjad (sealhulgas tootjate, EÜ vastavustõendamise taotlejate ja teavitatud asutuste ülesanded) on esitatud käesoleva juhendi 2. lisas.

5.3. Moodulite valimine

5.3.1. Koostalitlusvõime komponentide hindamine

- [G 81] Koostalitlusvõime komponendi tootja peab konkreetset koostalitlusvõime komponenti käsitlevas KTKs viidatud moodulite hulgast valima need, mis tema tootmisprotsessi jaoks kõige paremini sobivad.
- [G 82] See, millisel määral peab teavitatud asutus koostalitlusvõime komponendi hindamismenetluses osalema, on iga mooduli puhul erinev.
- [G 83] Üldiselt võimaldavad KTKd valida vähemalt kahe koostalitlusvõime komponendi vastavushindamise mooduli vahel: üks moodul tootjatele, kel kvaliteedijuhtimise süsteem puudub, ja teine moodul tootjatele, kellel on selline süsteem kehtestatud. Viimasel juhul peab teavitatud asutus võtma arvesse kvaliteedijuhtimise süsteemi ametlikku sertifitseerimist (nt EN ISO 9001), mille on teostanud akrediteeritud sertifitseerimisasutus,

kui sellist sertifitseerimist kohaldatakse koostalitlusvõime komponendi suhtes. Kui sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteem puudub, peab teavitatud asutus hindama koostalitlusvõime komponendi projekteerimisel ja/või tootmisel rakendatud kvaliteedijuhtimise süsteeme.

- [G 84] Sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemi puhul ei hõlma teavitatud asutuse teostatav hindamine kvaliteedijuhtimise süsteemi üldisi nõudeid, vaid ainult asjaomase kvaliteedijuhtimise süsteemi kohaldamist konkreetse koostalitlusvõime komponendi suhtes.
- [G 85] Moodulite CA ja CC (moodulit CC saab kasutada ainult kombinatsioonis CB + CC) puhul ei nõuta teavitatud asutuse vastavushindamisse kaasamist ega teavitatud asutuse poolse sertifikaadi väljastamist.
- [G 86] Moodulite CD (moodulit CD saab kasutada ainult kombinatsioonis CB + CD) ning CH ja CH1 puhul nõutakse kvaliteedijuhtimise süsteemi.
- [G 87] Kui tootjal puudub kvaliteedijuhtimise süsteem, saab koostalitlusvõime komponendi hindamisel kasutada ainult mooduleid CA, CA1, CA2, CB, CC ja CF (mooduleid CC ja CF saab vastavalt kasutada ainult kombinatsioonides CB + CC ja CB + CF).
- [G 88] Teatavate koostalitlusvõime komponentide puhul ei nõuta KTKdes teavitatud asutuse poolset vastavushindamist (moodul CA) või ei nõuta teavitatud asutuse poolset vastavushindamist tootmisetapis (moodul CC). Sellistel juhtudel ei ole koostalitlusvõime komponent hõlmatud EÜ vastavustunnistusega. Tootja vastutab aga selle eest, et kõikidele toodetud koostalitlusvõime komponentidele antakse välja EÜ vastavusdeklaratsioon.

5.3.2. Koostalitlusvõime komponendi kasutuskõlblikkuse hindamine

- [G 89] Kasutuskõlblikkuse hindamise menetlust kohaldatakse selliste komponentide suhtes, mida tuleb eksploatatsioonikogemuse põhjal valideerida. See on ette nähtud eeskätt selliste komponentide puhul, millel on uus projekt või kasutusala.
- [G 90] Kui KTKga nõutakse kasutuskõlblikkuse hindamise menetlust, tuleb kohaldada moodulit CV. Sel juhul täiendab selline menetlus alati moodulite CB või CH1 kohast vastavushindamist.
- [G 91] Tavaliselt tähendab kasutuskõlblikkuse hinnang representatiivselt allsüsteemi integreeritud komponendi kasutamist teatava kasutusea või käitamisaja jooksul.
- [G 92] Kasutuskõlblikkust võib hinnata simulatsioonimeetodite põhjal, kui asjaomasel KTKs on sellisele võimalusele viidatud (näiteks katsestendil või katsetamise elektriahelas). Vastuvõetavuse tingimused on täpsustatud KTKs.

5.3.3. Allsüsteemide EÜ vastavustõendamine

- [G 93] Taotleja peab KTKs asjaomase allsüsteemi puhul viidatud moodulite hulgast valima need, mis on allsüsteemi projekteerimise, tootmise ja lõpliku katsetamise protsessi jaoks kõige sobilikumad.
- [G 94] Allsüsteemi hindamisel peab teavitatud asutus kõikidel juhtudel teostama EÜ vastavustõendamise menetluse ning kehtestada tuleb EÜ vastavustõendamise sertifikaat.
- [G 95] Moodulite SD ja SH1 puhul nõutakse taotlejalt kvaliteedijuhtimise süsteemi kasutamist.

- [G 96] Mooduli SD kasutamiseks peab taotleja allsüsteemi tootmisel ja lõplikul katsetamisel rakendama kvaliteedijuhtimise süsteemi.
- [G 97] Mooduli SH1 kasutamiseks peab taotleja allsüsteemi projekteerimisel, tootmisel ja lõplikul katsetamisel rakendama kvaliteedijuhtimise süsteemi.
- [G 98] Kui projektis osaleb mitu partnerit, peavad kvaliteedijuhtimise süsteemil põhineva mooduli kasutamiseks olema kvaliteedijuhtimise süsteemiga hõlmatud kõikide projekteerimises, tootmises, paigaldamises ja lõplikus katsetamises osalevate partnerite (nt nii raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kui ka tarnijate, kui nad on projekti kaasatud) asjakohased ülesanded.
- [G 99] Kui taotlejal puudub kvaliteedijuhtimise süsteem, saab allsüsteemide EÜ vastavustõendamiseks kasutada ainult mooduleid SB + SF või SG.
- [G 100] Taotleja, kes koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni (vastavalt moodulitele SD või SF), peab olema sama isik, kes sai EÜ tüübihindamise sertifikaadi.
- [G 101] Taotleja koostab EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni omal vastutusel. See tähendab, et taotleja vastutab sõltumata mis tahes lepingutingimusest täielikult mooduliga SB hõlmatud toote, sealhulgas selle projekteerimise eest. Teisisõnu, kui allsüsteem ei vasta KTKde nõuetele, ei saa taotleja öelda, et ta tootis vaid selle, mis oli esitatud joonistel, ja ei vastuta projekteerimise eest.
- [G 102] Kui taotleja, kellel on EÜ tüübihindamise sertifikaat, (taotleja X) soovib litsentseerida oma toote projekti kellegi teise (taotleja Y) nimel, saab seda teha järgmiselt:

- taotleja X võimaldab taotlejale Y juurdepääsu kõikidele tüübihindamisega seotud dokumentidele;
- taotleja Y taotleb omaenda EÜ tüübihindamise sertifikaati ja lisab need dokumendid taotlusesse kui „asjakohase katseasutuse või taotleja nimel või tema vastutusel mõne teise katseasutuse tehtud katsete tulemused” (mooduli SB kirjelduse 3. jaotis).

Pärast seda, kui taotleja Y on saanud endale EÜ tüübihindamise sertifikaadi, saab ta kontrollida oma toodete vastavust oma tüübile (moodulid SD või SF).

5.4. Teatud etappide suhtes kohaldatav hindamine

- 5.4.1. KTKdes on täpsustatud, milliste etappide (üldine projekteerimine, tootmine või lõplik katsetamine) suhtes vastavushindamist kohaldatakse ning millise hindamismeetodi kaudu (projektihindamine, tüübikatsetus, tootmisprotsessi läbivaatamine, valideerimine käitamiskogemuse põhjal) seda tuleb teha. Moodulite valik sõltub kõnealustest etappidest.
- 5.4.2. Mõne põhiparameetri puhul on olulised ainult projektijärgsed omadused (nagu vastavust tagavad mõõtmete nõuded). Sellistel juhtudel keskendutakse vastavushindamisel koostalitlusvõime komponendi või allsüsteemi projekti hindamisele.
- 5.4.3. Kui KTKs või taotleja valitud moodulis nõutakse projekti hindamist,
- peab seda tegema teavitatud asutus kooskõlas dokumenteeritud menetlusega või
 - see peab olema osa kvaliteedijuhtimise süsteemist.

- 5.4.4. Teavitatud asutus annab projekti hindamisele oma hinnangu kooskõlas taotleja valitud vastavushindamismoodulis määratletud menetlusega. Kui see on osa sõltumatu kolmanda isiku sertifitseeritud kvaliteedijuhtimise süsteemist, peab teavitatud asutus sellist sertifitseerimist hinnangu andmisel arvesse võtma.
- 5.4.5. Taotleja võib korraldada teavitatud asutuse poolse tõendamise nii, et see piirdub ainult teatud etapiga. Sel juhul annab teavitatud asutus välja EÜ vastavustõendamise vahesertifikaadi ning selle põhjal annab taotleja välja EÜ vastavustõendamise vahedeklaratsiooni (koostalitlusvõime direktiivi VI lisa).
- 5.4.6. Kõik teavitatud asutused, kes vastutavad EÜ vastavustõendamise järgmiste etappide eest, peavad käsitama EÜ vastavustõendamise vahesertifikaati tõendina sellega hõlmatud etappide vastavuse kohta.

5.5. EÜ vastavustõendamisega hõlmamata juhtumid

- 5.5.1. Teavitatud asutuste teostatav EÜ vastavustõendamise menetlus ei hõlma vastavuse tõendamist järgmistel juhtudel:
- avatud punkti suhtes kohaldatakse siseriiklikke eeskirju;
 - KTK 4. peatüki sätete asemel kehtib erijuhtum;
 - erandist tulenevalt kohaldatakse KTK nõuete asemel siseriiklikke eeskirju;
 - uuendamise või ümberehitamise korral kohaldatakse KTK nõuete asemel siseriiklikke eeskirju.
- 5.5.2. Sellistel juhtudel tuleb EÜ vastavustõendamise sertifikaadis ja EÜ vastavustõendamise deklaratsioonis selgelt märkida asjaomaste KTKde need osad, millele vastavust ei ole hinnatud.
- 5.5.3. Allsüsteemi neid osi või elemente, mis ei ole EÜ vastavustõendamisega hõlmatud, peab määratud asutus hindama kohaldatavate siseriiklike eeskirjade põhjal.

5.6. Hindamine uuendamise või ümberehitamise korral

- 5.6.1. Sellistel juhtudel kohaldatakse [artiklit 20]. Eristada võib järgmisi olukordi:
- sellise olemasoleva allsüsteemi (või allsüsteemide seeria) uuendamine või ümberehitamine, mis vastab uuendamise või ümberehitamise ajal kehtivatele KTKdele;
 - sellise olemasoleva allsüsteemi (või allsüsteemide seeria) uuendamine või ümberehitamine, mis ei vasta uuendamise või ümberehitamise ajal kehtivatele KTKdele, kuid vastab KTKde varasematele versioonidele (st vastab KTKdele, mis kehtisid selle algse kasutuselevõtu ajal);
 - sellise olemasoleva allsüsteemi (või allsüsteemide seeria) uuendamine või ümberehitamine, mis ei vasta ühelegi KTKde versioonile.
- 5.6.2. Viimasel kahel juhul peab kehtivate KTKde kohaldamise ulatuse määrama kindlaks see liikmesriik, mille territooriumil kavatakse allsüsteem pärast uuendamist või ümberehitamist kasutusele võtta.

- 5.6.3. Sellega seoses tuleb juhtida tähelepanu sõidukit moodustavate allsüsteemide olukorra eripärale. Kõnealused allsüsteemid peavad saama kasutuselevõtu loa selle liikmesriigi ohutuasutuselt, mille territooriumil kavatakse sõidukit käitada. KTKde kohaldamise ulatuse peab otsustama liikmesriik, kus pärast uuendamist ja ümberehitamist esimest kasutuselevõtu luba taotletakse. Seoses täiendavate lubadega peab nendega seotud tõendamise ulatus olema piiratud vastavalt [artikli 23 või 25] sätetele.
- 5.6.4. Selliste olemasolevate allsüsteemide uuendamise või ümberehitamise korral, mis vastavad uuendamise või ümberehitamise ajal kehtivatele KTKdele, ei tohiks KTKde täieliku kohaldamisega kaasneda mingeid probleeme.
- 5.6.5. Terminid „uuendamine” ja „ümberehitamine” viitavad olemasolevatele allsüsteemidele. [Artikli 20] kohaldamisel ei viita need sertifitseeritud tüübi või projekti muutmisele uute allsüsteemide tootmiseks.

6. KTKde KOHALDAMINE RAUDTEESÜSTEEMI ELEMENTIDE OLELUSRINGI JOOKSUL

6.1. Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmine

6.1.1. [Artiklis 10] on sätestatud, et: „(l)iikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et koostalitlusvõime komponente:

- viiakse turule üksnes siis, kui need võimaldavad koostalitlusvõime saavutamist raudteesüsteemis ning samal ajal vastavad olulistele nõuetele;
- kasutatakse nende ettenähtud kasutusala ning hooldatakse ja paigaldatakse nõuetekohaselt”.

6.1.2. Kõnealused sätted ei takista nende komponentide turulelaskmist teistel eesmärkidel.

6.1.3. Koostalitlusvõime komponendi turulelaskmine leiab tavaliselt aset siis, kui komponent väljub tootmisetapist, ning see on esimene tegevus, millega kõnealune komponent tehakse esimest korda ELi territooriumil kättesaadavaks, et seda ELis turustada või kasutada. Turulelaskmise mõiste viitab igale üksikule koostalitlusvõime komponendile, mitte komponendi tüübile, ega sõltu sellest, kas see on toodetud üksiku ühiku või seeriatoodanguna.

6.1.4. Koostalitlusvõime komponendi võib teha kättesaadavaks (st viia turule) kas tasu eest või tasuta ning tavaliselt annab tootja, tootja volitatud esindaja või ELis asuv importija selle füüsiliselt või omandiõiguse üleandmise teel turustajatele või otse lõppkasutajatele, olenemata sellest, millisel seadusekohasel viisil üleandmine toimub (müük, laen, rent, liising või mis tahes muu seadusekohane viis).

6.1.5. Koostalitlusvõime komponent peab turulelaskmisel vastama kohaldatavatele direktiividele ja KTKdele. Kuna turulelaskmise mõiste viitab igale üksikule koostalitlusvõime komponendile, peab tootja tagama, et iga selline koostalitlusvõime komponent vastab turulelaskmisel koostalitlusvõime direktiivile, seotud KTKdele ja muudele kohaldatavatele direktiividele.

6.1.6. Kui tootja, tema volitatud esindaja ELis või importija pakub koostalitlusvõime direktiivi ja seotud KTKdega hõlmatud koostalitlusvõime komponenti kataloogis, siis ei loeta seda turulelastuks seni, kuni see esimest korda tegelikult kättesaadavaks tehakse. Kui kataloogis pakutav koostalitlusvõime komponent ei vasta täielikult koostalitlusvõime direktiivi ja seotud KTKde sätetele, tuleks see asjaolu kataloogis seega selgelt ära märkida.

6.1.7. Kui koostalitlusvõime komponent viiakse turule, peab see olema hõlmatud EÜ deklaratsiooniga. EÜ deklaratsioon võib hõlmata üht komponenti või mitut identset komponenti. Mõlemal juhul tuleb EÜ deklaratsioonis sellega hõlmatud komponent või komponendid selgelt kindlaks määrata, nt seerianumbrite kaudu.

6.1.8. Turulelaskmiseks ei loeta olukorda, kus:

- kolmandas riigis asuv tootja annab toote üle ELis asuvale volitatud esindajale, kellele tootja on teinud ülesandeks tagada, et koostalitlusvõime komponent vastab koostalitlusvõime direktiivile ja seotud KTKdele;
- toode imporditakse ELi taasväljaveoks, st töötlemise korra alusel;
- toodet toodetakse ELis kolmandasse riiki ekspordimiseks;

- toodet esitletakse messidel või näitustel. Sel juhul ei pruugi see olla täielikus vastavuses koostalitlusvõime direktiivi ja seotud KTKde sätetega, kuid see asjaolu tuleks esitletava koostalitlusvõime komponendi kohta selgelt märkida.

6.2. Allsüsteemide olelusring

[G 103] Allsüsteemi olelusring koosneb järgmistest etappidest:

- projekteerimine;
- tootmine;
- lõplik katsetamine;
- kasutusele võtmine;
- käitamine ja hooldus ning
- kasutuse lõpp.

[G 104] Allsüsteemi olelusring võib hõlmata mitut uuendust ja ümberehitamist.

[G 105] [Artikli 5 lõikes 2] on märgitud, et „(a)llsüsteemid vastavad (koostalitlusvõime) direktiivi kohaselt nende kasutuselevõtmise, ümberehitamise või uuendamise hetkel kehtivatele KTKdele; vastavust tuleb püsivalt säilitada, kuni allsüsteemid on kasutuses”.

[G 106] Allsüsteemi kasutuselevõtmise ajal vastutab KTKdele vastavuse eest organisatsioon, kes kehtestas EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni. Peale selle peab sellist KTKdele vastavust kontrollima ja selle sertifitseerima teavitatud asutus.

[G 107] Pärast allsüsteemi kasutuselevõtmist vastutab KTKdele vastavuse eest allsüsteemi käitav raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudteeveo-ettevõtja kooskõlas [artikli 15 lõikega 3] ning sõidukite hooldamise puhul hoolduse eest vastutav üksus kooskõlas raudteeohutuse direktiivi artikliga 14a.

[G 108] Käesoleva juhendi 4. lisas on esitatud mõned voodiagrammidega illustreeritud praktilised näited.

6.2.1. Allsüsteemi projekteerimine, tootmine ja lõplik katsetamine

[G 109] Nagu on viidatud [artikli 18 lõikes 2], algab teavitatud asutuste osalemine projekteerimisetapil ja lõpeb vahetult enne allsüsteemi kasutuselevõttu. Tuleb märkida, et kui teavitatud asutus ei ole kaasatud alates tootmisetapi algusest, ei pruugi tal olla võimalik teostada kontrolli teatud aspektide üle, ning igal juhul võib teavitatud asutuse hiline kaasamine põhjustada viivitusi EÜ vastavustõendamises ja sellest tulenevalt kasutuselevõtu loa andmises.

[G 110] EÜ vastavustõendamise tulemusel kehtestab teavitatud asutus EÜ vastavustõendamise sertifikaadi.

[G 111] Teavitatud asutus vastutab ka EÜ vastavustõendamise deklaratsioonile lisatava tehnilise dokumentatsiooni koostamise eest ([artikli 18 lõige 3]). See tehniline dokumentatsioon peab muu hulgas sisaldama „kõiki kasutustingimusi ja piiranguid ning juhendeid remondi, pideva või korralise järelevalve, seadistamise ja hoolduse kohta”.

- [G 112] Tehniline dokumentatsioon peab hõlmama tulemusi, mis on saadud kohaldatavatele teatatud siseriiklikele eeskirjadele vastavuse tõendamisel, mille teostavad määratud asutused, ning juhul, kui seda nõutakse vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 352/2009, aruannet direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõikes 3 viidatud riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta (kooskõlas koostalitlusvõime direktiivi VI lisa punktidega 2.4 ja 3.3).

6.2.2. Allsüsteemi kasutuselevõtmine

- [G 113] [Artikli 15 lõikes 1] on sätestatud, et iga liikmesriik lubab „(...) võtta kasutusele sellised raudteesüsteemi struktuurilised allsüsteemid, mis asuvad või mida käitatakse selle riigi territooriumil.

Sel eesmärgil võtavad liikmesriigid kõik vajalikud meetmed tagamaks, et neid allsüsteeme võib kasutusele võtta üksnes siis, kui need on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud viisil, mis vastab neid käsitlevatele olulistele nõuetele, kui allsüsteemid integreeritakse raudteesüsteemi”.

See hõlmab vastavust asjakohastele KTKdele, ent ei piirdu sellega. Samuti hõlmab see vastavust kohaldatavatele teatatud siseriiklikele eeskirjadele ning nimetatud allsüsteemide integreerimise ohutust.

- [G 114] Kooskõlas [artikliga 18] kehtestab tellija või tootja või nende volitatud esindaja ELis teavitatud asutuse esitatud EÜ vastavustõendamise sertifikaadi ja sellele lisatud tehnilise dokumentatsiooni põhjal EÜ vastavustõendamise deklaratsiooni.
- [G 115] Pärast vastavustõendamise menetluse lõpuleviimist peaks selle liikmesriigi ohutusasutus, kus allsüsteem kavandatakse kasutusele võtta, andma loa allsüsteemi kasutuselevõtuks.
- [G 116] Nõue, et allsüsteem vastab teatud KTK-le, hakkab kehtima selle esmakordsel kasutuselevõtul pärast asjaomase KTK jõustumist, kui konkreetne allsüsteem kuulub selle KTK (nii geograafilisse kui ka tehnilisse) kohaldamisalasse. Pärast seda tuleb vastavust tõendada igal järgneval kasutuselevõtul. Peale selle tuleb vastavust iga allsüsteemi kasutamise ajal pidevalt säilitada.

6.2.3. Allsüsteemi uuendamine või ümberehitamine

- [G 117] Uuendamise või ümberehitamise korral peab tootja või tellija esimese sammuna esitama asjaomasele liikmesriigile projekti kirjeldava dokumentatsiooni. Selle dokumentatsiooni põhjal ning võttes arvesse kohaldatava KTK 7. peatükis kirjeldatud rakendusstrateegiat, peab liikmesriik otsustama, kas tööde ulatuse tõttu on käesoleva direktiivi tähenduses nõutav uus kasutuselevõtu luba.
- [G 118] Sellist kasutuselevõtu luba nõutakse alati, kui kavandatavad tööd võivad kahjustada ohutustaset.
- [G 119] Juhul, kui nõutakse uut kasutuselevõtu luba, peab liikmesriik otsustama, mil määral tuleb projekti suhtes kohaldada KTKsid. Vajaduse korral võib ta eelkõige täpsemalt esitada allsüsteemi omadused, mille suhtes tuleb korraldada uus projektihindamine ja/või tüübikatsetus, KTK osad, millele vastavus tuleb tagada, või allsüsteemi osad, mis peavad KTKdele vastama.

6.2.4. Allsüsteemi käitamine ja hooldus

- [G 120] Allsüsteemide puhul, mis on kasutusele võetud või ümber ehitatud või mida on uuendatud enne asjakohaste KTKde jõustumist, on kõnealuste KTKde kohaldamine hooldusega seotud asendamise korral vabatahtlik.
- [G 121] Allsüsteemi puhul, mis on kasutusele võetud või ümber ehitatud või mida on uuendatud pärast asjakohaste KTKde jõustumist, tuleb säilitada vastavus kõnealustele KTKdele, sealhulgas hooldusega seotud asendamise korral, asjaomase allsüsteemi eluea jooksul. Selle alla kuulub EÜ deklaratsiooniga hõlmatud koostalitlusvõime komponentide kasutamine.
- [G 122] Sellise nõude täitmiseks sisaldab KTK kehtetuks tunnistamise meede tavaliselt punkti, milles on märgitud, et asjaomase KTK alusel heaks kiidetud projektide haldamisel jätkatakse kehtetuks tunnistatud KTK sätete kohaldamist.
- [G 123] See võimaldab teavitatud asutustel väljastada EÜ sertifikaate, mis on kooskõlas kehtetuks tunnistatud KTK(de)ga, eriti asjaomase KTK alusel heaks kiidetud allsüsteemi koostalitlusvõime komponendi jaoks.
- [G 124] Peale veeremi vastavuse tagamise koostalitlusvõime direktiivi sätetele peab raudteeveo-ettevõtja saama ohutusertifikaadi igas liikmesriigis, kus ta tegutseb, ning raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab saama ohutusloa vastavalt raudteeohutuse direktiivi artiklitele 10 ja 11.
- [G 125] Teavitatud asutus ei osale allsüsteemi käitamise ja hoolduse etapis.

6.3. Sõiduki kasutuselevõtmine

- 6.3.1. Koostalitlusvõime direktiivi [artikli 21 lõikes 1] on sätestatud, et „(k)ui (...) ei ole sätestatud teisiti, annab sõidukile enne võrgustikus kasutamist kasutuselevõtu loa selles võrgustikus pädev riiklik ohutusasutus”.
- 6.3.2. Sõiduk võib koosneda ühest või mitmest allsüsteemist.
- 6.3.3. Koostalitlusvõime direktiiv sisaldab kõiki (nii olemasolevate kui ka uute) sõidukite kasutuselevõtu lubadega seotud sätteid.
- 6.3.4. Oluline erinevus võrgustikku moodustavate allsüsteemide (infrastruktuur ja püsiseadmed) ning sõidukit moodustavate allsüsteemide vahel on see, et esimestele antakse ainult üks kasutuselevõtu luba (mille annab selle liikmesriigi ohutusasutus, kus võrgustik paikneb), samas kui viimastele tuleb saada luba kõikides liikmesriikides, kus sõidukit kavatakse kasutada (kui [V peatükis] ei ole sätestatud teisiti).
- 6.3.5. Sõidukite puhul eristatakse koostalitlusvõime direktiivis „esimest kasutuselevõtu luba” (st luba esimeses liikmesriigis, kus sõiduk kavatakse kasutusele võtta) ja „täiendavaid kasutuselevõtu lubasid” (st load teistes liikmesriikides, kus sõidukit kavatakse kasutada).
- 6.3.6. Põhimõtte seisneb selles, et ühes liikmesriigis loa andmiseks teostatud kontrolli ei tuleks muudes liikmesriikides loa saamiseks korrata. Eelkõige tuleb EÜ vastavustõendamine teostada esimese kasutuselevõtu loa saamiseks ning see kehtib ka täiendavate lubade puhul.

7. LISADE LOETELU

1. Erijuhendid mitmesuguste KTKde kohta (sealhulgas kohaldatavate standardite ja muude dokumentide loetelud)
2. Vastavushindamine ja EÜ vastavustõendamine
3. Euroopa raamistik
4. Näited KTKde kohaldamise kohta eri etappidel

(Lisade viimased kättesaadavad versioonid, kasulikud internetilingid ja -aadressid ning korduvad küsimused on esitatud agentuuri veebisaidil.)

VIITEDOKUMENDID

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[1]	Nõukogu direktiiv 91/440/EMÜ, 29. juuli 1991, ühenduse raudteede arendamise kohta	L 237, 24.8.1991	Direktiiv 2007/58/EÜ L 315, 3.12.2007	--
[2]	Nõukogu direktiiv 95/18/EÜ, 19. juuni 1995, raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta	L 143, 27.6.1995	Direktiiv 2004/49/EÜ L 220, 21.6.2004	--
[3]	Nõukogu direktiiv 95/19/EÜ, 19. juuni 1995, mis käsitleb raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamist ja maksude kehtestamist raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest	L 143, 27.6.1995	Direktiiv 2001/14/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 75, 15.3.2001	--
[4]	Nõukogu direktiiv 96/48/EÜ, 23. juuli 1996, üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta	L 235, 17.9.1996	Direktiiv 2008/57/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 191, 18.7.2008	--
[5]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/34/EÜ, 22. juuni 1998, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord	L 24, 21.7.1998	Direktiiv 2006/96/EÜ L 363, 20.12.2006	--
[6]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/12/EÜ, 26. veebruar 2001, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta	L 75, 15.3.2001	Parandus L 334, 18.12.2001	--
[7]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/13/EÜ, 26. veebruar 2001, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta	L 75, 15.3.2001	–	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[8]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta	L 75, 15.3.2001	Direktiiv 2007/58/EÜ L 315, 3.12.2007	--
[9]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/16/EÜ, 19. märts 2001, üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta	L 110, 20.4.2001	Direktiiv 2008/57/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 191, 18.7.2008	--
[10]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/17/EÜ, 31. märts 2004, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused	L 134, 30.4.2004	Määrus (EÜ) nr 1251/2011 L 319, 2.12.2011	--
[11]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse direktiive 95/18/EÜ ja 2001/14/EÜ	L 164, 30.4.2004	Direktiiv 2009/149/EÜ L 313, 28.11.2009	--
[12]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/50/EÜ, 29. aprill 2004, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta	L 164, 30.4.2004	Direktiiv 2008/57/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 191, 18.7.2008	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmise	Versioon
[13]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/51/EÜ, 29. aprill 2004, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta	L 164, 30.4.2004	Parandus L 164, 30.4.2004	--
[14]	Komisjoni direktiiv 2007/32/EÜ, 1. juuni 2007, millega muudetakse VI lisa nõukogu direktiivis 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta ning VI lisa Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta	L 141, 2.6.2007	Direktiiv 2008/57/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 191, 18.7.2008	--
[15]	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	L 315, 3.12.2007	–	--
[16]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/59/EÜ, 23. oktoober 2007, ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta	L 315, 3.12.2007	–	--
[17]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta	L 191, 18.7.2008	Direktiiv 2009/131/EÜ L 273, 17.10.2009 Direktiiv 2011/18/EL L 57, 2.3.2011	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[18]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta	L 315, 3.12.2007	–	--
[19]	Nõukogu ja komisjoni otsus 94/1/EÜ, 13. detsember 1993, Euroopa Majanduspiirkonna lepingu sõlmimise kohta Euroopa ühenduste, nende liikmesriikide ja Austria Vabariigi, Soome Vabariigi, Islandi Vabariigi, Liechtensteini Vürstiriigi, Norra Kuningriigi, Rootsi Kuningriigi ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel	L 1, 3.1.1994	–	--
[20]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 881/2004, 29. aprill 2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (agentuuri määrus)	L 220, 21.6.2004	Määrus (EÜ) nr 1335/2008 L 354, 31.12.2008	--
[21]	Nõukogu otsus 1999/468/EÜ, 28. juuni 1999, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused	L 184, 17.7.1999	Määrus (EL) nr 182/2011 L 55, 28.2.2011	--
[22]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 768/2008/EÜ, 9. juuli 2008, toodete turustamise ühise raamistiku kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 93/465/EMÜ	L 218, 13.8.2008	–	--
[23]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 765/2008, 9. juuli 2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93	L 218, 13.8.2008	–	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[24]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 661/2010/EL, 7. juuli 2010, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta	L 286, 4.11.2010	–	--
[25]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1692/96/EÜ, 23. juuli 1996, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta	L 228, 9.9.1996	Otsus nr 661/2010/EL (kehtetuks tunnistamine) L 286, 4.11.2010	--
[26]	Nõukogu otsus 93/465/EMÜ, 22. juuli 1993, mis käsitleb tehnilise ühtlustamise direktiivides kasutatavaid vastavushindamismenetluse eri etappide mooduleid ning CE-vastavusmärgise kinnitamise ja kasutamise eeskirju	L 220, 30.8.1993	Otsus nr 768/2008/EÜ (kehtetuks tunnistamine) L 218, 13.8.2008	--
[27]	Nõukogu määrus (EMÜ) nr 339/93, 8. veebruar 1993, kolmandatest riikidest imporditud toodete tooteohutuse eeskirjadele vastavuse kontrolli kohta	L 40, 17.2.1993	Määrus (EÜ) nr 765/2008 (kehtetuks tunnistamine) L 218, 13.8.2008	--
[28]	Komisjoni otsus 2006/679/EÜ: üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alusteemi KTK	L 284, 16.10.2006	Kehtetuks tunnistamine: otsus 2012/88/EL L 51, 25.1.2012 Muutmine: otsus 2012/463/EL L 217, 14.8.2012	--
[29]	Komisjoni otsus 2006/860/EÜ: üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi juhtkäskude ja signaalimise allüsteemi KTK	L 342, 7.12.2006	Kehtetuks tunnistamine: otsus 2012/88/EL L 51, 25.1.2012 Muutmine: otsus 2012/463/EL L 217, 14.8.2012	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[30]	Komisjoni otsus 2006/861/EÜ: üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alasüsteemi veerem – kaubavagunid KTK	L 344, 8.12.2006	Muutmine: otsus 2009/107/EÜ L 45, 14.2.2009 Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[31]	Komisjoni otsus 2006/920/EÜ: üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi KTK	L 359, 18.12.2006	Kehtetuks tunnistamine: otsus 2011/314/EL L 144, 31.5.2011	--
[32]	Komisjoni otsus 2011/229/EL: üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra” KTK	L 99, 13.4.2011	Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[33]	Komisjoni määrus (EÜ) nr 62/2006, 23. detsember 2005, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kaubaveo telemaatiliste seadmete allsüsteemi tehnilisi koostalitlusnõudeid	L 13, 18.1.2006	Komisjoni määrus (EL) 328/2012 L 106, 17.4.2012	--
[34]	Komisjoni otsus 2008/217/EÜ: üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi KTK	L 77, 19.3.2008	Muutmine: otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[35]	Komisjoni otsus 2008/163/EÜ: üleeuroopalise tava- ja kiirraudteevõrgustiku raudteetunnelite ohutusega seotud KTK	L 64, 7.3.2008	Muutmine: otsus 2011/291/EL L 139, 26.5.2011 Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[36]	Komisjoni otsus 2008/164/EÜ: üleeuroopalise tava- ja kiirraudteesüsteemi piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu KTK	L 64, 7.3.2008	Muutmine: otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[37]	Komisjoni otsus 2008/231/EÜ: üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi käitamise allsüsteemi KTK	L 84, 26.3.2008	Muutmine: otsus 2010/640/EL L 280, 26.10.2010 Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[38]	Komisjoni otsus 2008/232/EÜ: üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi KTK	L 84, 26.3.2008	Muutmine: otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[39]	Komisjoni otsus 2008/284/EÜ: üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi KTK	L 104, 14.4.2008	Muutmine: otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[40]	Komisjoni otsus K(2010) 2576, milles käsitletakse agentuuri volitust töötada välja ja vaadata läbi koostalitluse tehnilised kirjeldused, et laiendada nende kohaldamisala kogu Euroopa Liidu raudteesüsteemile tervikuna			
[41]	Komisjoni otsus 2010/640/EL, 21. oktoober 2010, millega muudetakse otsuseid 2006/920/EÜ ja 2008/231/EÜ, mis käsitlevad üleeuroopalise tava- ja kiirraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilisi kirjeldusi	L 280, 26.10.2010	Otsus 2011/314/EL L 144, 31.5.2011	--
[42]	Komisjoni otsus 2010/713/EL, 9. november 2010, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel vastu võetud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes kasutatavaid vastavushindamise, kasutuskõlblikkuse hindamise ja EÜ vastavustõendamise menetluse mooduleid	L 319, 4.12.2010	--	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[43]	Komisjoni soovitus 2011/217/EL, 29. märts 2011, struktuursete allsüsteemide ja veeremiüksuste kasutuselevõtu lubade andmise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ alusel	L 95, 8.4.2011	--	--
[44]	Euroopa Raudteeagentuurile antud raamvolitus teatavaks direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ alusel toimuvaks tegevuseks – KOM(2007) 3371	Ei kohaldata	–	--
[45]	Komisjoni otsus 2011/274/EL, 26. aprill 2011, üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi energiavarustuse allsüsteemi koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta	L 126, 14.5.2011	Otsus 2012/464/EL L 217, 30, 14.8.2012	--
[46]	Komisjoni otsus 2011/275/EL, 26. aprill 2011, üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi infrastruktuuri allsüsteemi koostalitluse tehniliste kirjelduste kohta	L 126, 14.5.2011	Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[47]	Komisjoni otsus 2011/291/EL, 26. aprill 2011, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem” koostalitluse tehnilist kirjeldust	L 139, 26.5.2011	Otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--
[48]	Komisjoni otsus 2011/314/EL, 12. mai 2011, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust	L 144, 31.5.2011	Muutmine: otsus 2012/464/EL L 217, 14.8.2012	--

Tabel 6. Viitedokumendid

Viide	Dokumendi viide	Euroopa Liidu Teataja	Viimane muutmine	Versioon
[49]	Komisjoni määrus (EL) nr 454/2011, 5. mai 2011, üleeuroopalise raudteesüsteemi allsüsteemi „reisijatevee teenuste telemaatilised rakendused” koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta	L 123, 12.5.2011	Määrus (EL) nr 665/2012 L 194, 21.7.2012	--
[50]	Komisjoni direktiiv 2009/131/EÜ, 16. oktoober 2009, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) VII lisa	L 273, 17.10.2009	--	--
[51]	Komisjoni direktiiv 2011/18/EL, 1. märts 2011, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) II, V ja VI lisa	L 57, 2.3.2011	--	--
[52]	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 182/2011, 16. veebruar 2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamise volituste teostamise suhtes	L 55, 28.2.2011	--	--
[53]	Komisjoni otsus, 25. jaanuar 2012, üleeuroopalise raudteesüsteemi juhtkaskude ja signaalimise allsüsteemide koostalitluse tehnilise kirjelduse kohta	Otsus 2012/88/EL L 51, 23.2.2012		

MÕISTED JA LÜHENDID

Mõisted

- [G 126] Alljärgnevas tabelis on esitatud käesolevas juhendis kasutatud terminite loetelu ja nende määratlused.
- [G 127] Mõni termin on asjaomastes õigusaktides juba määratletud, sellisel juhul esitatakse määratlus kursiivis ja jutumärkides ning viidatakse selle allikale. Need määratlused on siduvad.
- [G 128] Mõnda terminit ei ole õigusaktides määratletud; sel juhul pärinevad need standarditest või juhenditest või on need välja töötanud käesoleva juhendi koostanud töörühm. Need määratlused ei ole siduvad.

Tabel 7. Mõisted

Termin	Määratlus/allikas
Agentuuri aktid	kõik dokumendid, mille Euroopa Raudteeagentuur annab välja kooskõlas määruse (EÜ) nr 881/2004 artikli 2 punktiga a
Avatud punkt	kõik olulistele nõuetele vastavad tehnilised aspektid, mida ei ole võimalik KTKs otseselt käsitleda ning mis on sellistena KTK lisas selgelt määratletud kooskõlas [artikli 5 lõikega 6]
Edasijõudnud arengujärgus projekt	<i>„mis tahes projekt, mille kavandamine/elluviimine on sellises arengujärgus, et tehnilise kirjelduse muutmine ei ole asjaomasele liikmesriigile vastuvõetav. See võimatus võib tuleneda õiguslikest, lepingulistest, majanduslikest, rahalistest, sotsiaalsetest või keskkonnaga seotud asjaoludest ja peab olema nõuetekohaselt põhjendatud”</i> ([artikli 2 punkt t])
Erand	[artikli 9] kohaselt antud erand KTK kõikide või mõnede nõuete täitmise suhtes
Erijuhtum	<i>„raudteesüsteemi mis tahes osa, mille suhtes tuleb geograafiliste, topograafiliste, linnakeskkonnast tulenevate või olemasoleva süsteemi ühilduvust mõjutavate piirangute tõttu kohaldada ajutisi või alalisi KTKde erisätteid. Eelkõige võib erijuhtum hõlmata ülejäänud ühendusest eraldatud raudteeliine ja võrgustikke, gabariitväravat, rööpmevahet või rööpmete vahelist kaugust ning kohalikuks, piirkondlikuks või ajalooliseks kasutuseks ette nähtud sõidukeid, samuti sõidukeid, mis tulevad kolmandatest riikidest või suunduvad neisse”</i> ([artikli 2 punkt l])
Euroopa tehniline kirjeldus	<i>„ühine tehniline kirjeldus, Euroopa tehniline kirjeldus või Euroopa standarditele vastav siseriiklik standard, nagu on määratletud direktiivi 2004/17/EÜ XXI lisas”</i> ([artikli 2 punkt h])

Tabel 7. Mõisted

Termin	Määratlus/allikas
Hooldusega seotud asendamine	„ennetava või plaanivälise hoolduse käigus osade asendamine samaväärse funktsiooni ja omadustega osadega” ([artikli 2 punkt p])
Kasutusala	selle allsüsteemi (nende allsüsteemide) projektijärgsed omadused, millesse koostalitlusvõime komponent kavatakse inkorporeerida
Kasutusele võtmine	„kõik toimingud allsüsteemi või sõiduki viimiseks ettenähtud kasutusolukorda” ([artikli 2 punkt q])
Määratud asutus	asutus, mille liikmesriik on [artikli 17 või 20] kohaselt määranud hindama allsüsteemide vastavust teatatud siseriiklikele eeskirjadele
Olemasolev raudteesüsteem	„olemasoleva raudteesüsteemi liinidest ja maarajatistest koosnev struktuur koos kõikide kategooriate ja päritoluga sõidukitega, mis liiguvad sellel infrastruktuuril” ([artikli 2 punkt o])
Olulised nõuded	„kõik III lisas sätestatud tingimused, millele raudteesüsteem, allsüsteemid ja koostalitlusvõime komponendid, kaasa arvatud liidesed, peavad vastama” ([artikli 2 punkt g])
Projekti hindamine	toote projekti hindamine, mille käigus kontrollitakse projekteerimismeetodeid, -vahendeid ja -tulemusi, võttes vajaduse korral arvesse katsete ja läbivaatamiste ning käituskogemusel põhineva valideerimise tulemusi (Moodulis CH1 koostalitlusvõime komponentide jaoks ning moodulis SH1 allsüsteemide jaoks ettenähtud menetlus)
Põhiparameeter	„mis tahes regulatiivne, tehniline või kasutustingimus, mis on koostalitlusvõime suhtes oluline ja mida on asjaomastes KTKdes kirjeldatud” ([artikli 2 punkt k])
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” (raudteeohutuse direktiivi artikli 3 punkt b)
Raudteeveo-ettevõtja	„raudteeveo-ettevõtja direktiivis 2001/14/EÜ 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” (raudteeohutuse direktiivi artikli 3 punkt c)

Tabel 7. Mõisted

Termin	Määratlus/allikas
Reguleeritav valdkond	tootega seotud nõuded ning kõik meetmed ja toimingud selliste nõuete täitmiseks, kontrollimiseks ja kinnitamiseks, mida riik või riigiasutus õiguslikult nõuab
Riiklik ohutusasutus	„riiklik asutus, kellele on määratud raudteeohutusega seotud ülesannete täitmine kooskõlas (raudteeohutuse) direktiiviga või mis tahes kahe riigi vaheline asutus, kellele liikmesriigid on määranud selliste ülesannete täitmise, et tagada spetsiaalsete piiriüleste infrastruktuuride ühtsed ohutuseeskirjad” (raudteeohutuse direktiivi artikli 3 punkt g)
Teavitatud asutus	„(asutus), kes (vastutab) koostalitlusvõime komponentide kasutuskõlblikkuse või vastavuse hindamise eest või allsüsteemide EÜ vastavustõendamise menetluse hindamise eest” ([artikli 2 punkt j])
Tehniline arvamus	agentuuri määruse artikli 2 kohaselt välja antud agentuuri akt
Tellijaja	„mis tahes avalik- või eraõiguslik isik, kes tellib allsüsteemi väljatöötamise ja/või ehitamise või uuendamise või ümberehitamise. See isik võib olla raudteeveo-ettevõtja, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või valdaja või projekti täitmise eest vastutav töövõtja” ([artikli 2 punkt r])
Turule laskmine	„toote esmakordselt ühenduse turul kättesaadavaks tegemine” (otsuse nr 768/2008/EÜ I lisa artikli R1 lõige 2), kus „turul kättesaadavaks tegemine” on „toote tasu eest või tasuta tarnimine ühenduse turule kaubandustegevuse käigus kas turustamiseks, tarbimiseks või kasutamiseks” (otsuse nr 768/2008/EÜ I lisa artikli R1 lõige 1)
Tüübihindamine	EÜ tüübihindamine on vastavushindamismenetluse osa, mille puhul teavitatud asutus hindab toote tehnilist projekti ja kontrollib ning kinnitab, et toote tehniline projekt vastab selle suhtes kohaldatava õigusakti nõuetele (KTKde moodulites CB ja SB ette nähtud menetlus, mis on sätestatud ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses nr 768/2008/EÜ)
Uuendamine	„allsüsteemi või selle osa põhjalik asendamine, mis ei muuda allsüsteemi kogujõudlust” ([artikli 2 punkt n])
Uuenduslik lahendus	tehniline lahendus, mis vastab koostalitlusvõime direktiivi ja muude aluslepingust tulenevate eeskirjade olulistele nõuetele, kuid mis ei vasta mõnele asjakohastes KTKdes täpsustatud nõudele ja/või mida ei ole võimalik kõnealustes KTKdes kirjeldatud viisil hinnata

Tabel 7. Mõisted

Termin	Määratlus/allikas
Vabatahtlik valdkond	tootega seotud nõuded ning kõik meetmed ja tegevused selliste nõuete täitmiseks, kontrollimiseks ja kinnitamiseks, mida klient lepingu alusel nõuab, kuid mida ei nõua riik või riigiasutus
Vastavus	toote, protsessi, teenuse, süsteemi, isiku või asutusega seotud erinõuete täitmine (otsuse nr 768/2008/EÜ I lisa artikli R1 punktil 12 põhinev tõlgendus)
Vastavushindamine	<i>„hindamisprotsess, mille käigus hinnatakse, kas toote, protsessi, teenuse, süsteemi, isiku või asutusega seotud erinõuded on täidetud“</i> (otsuse nr 768/2008/EÜ I lisa artikli R1 punkt 12)
Vastavushindamisasutus	<i>„asutus, kes viib läbi vastavushindamise toiminguid, sealhulgas kalibreerimist, testimist, sertifitseerimist ja kontrolle“</i> (otsuse nr 768/2008/EÜ I lisa artikli R1 punkt 13); koostalitlusvõime direktiivi tähenduses on vastavushindamisasutuseks KTKde puhul teavitatud asutus ning teatatud siseriiklike eeskirjade puhul määratud asutus
Ühise ohutusmeetodi hindamisasutus	<i>„sõltumatu ja pädev isik, organisatsioon või üksus, kes viib läbi uurimise, et jõuda tõendusmaterjalile tuginedes otsusele, kas süsteem vastab ohutusnõuetele“</i> (komisjoni määruse (EÜ) nr 352/2009 artikli 3 lõige 14)
Ühtlustatud standard	<i>„mis tahes Euroopa standard, mille on vastu võtnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivi 98/34/EÜ (millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord) I lisas nimetatud Euroopa standardiorgan vastavalt komisjoni mandaadile, mis on koostatud vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 6 lõikes 3 sätestatud menetlusele ja mis ise või koostoimes teiste standarditega tagab vastavuse teatavale õigusaktile“</i> ([artikli 2 punkt u])
Ümberehitamine	<i>„allsüsteemi või selle osa põhjalik muutmine, mis suurendab allsüsteemi kogujõudlust“</i> ([artikli 2 punkt m])

Lühendid

Tabel 8. Lühendid

LÜHEND LÄHTEKEELES	TÄISTEKST JA TÕLGE, LÜHEND SIHTKEELES
AEIF	European Association for Railway Interoperability (Raudtee Koostalitlusvõime Euroopa Assotsiatsioon)
CCS	Command Control and Signalling (kontroll ja signaalimine)
CEN	European Committee for Standardisation (Euroopa Standardikomitee)
CENELEC	European Committee for Electrotechnical Standardisation (Euroopa Elektrotehnika Standardikomitee)
CR	Conventional Rail (tavaraudteesüsteem)
CSM	Common Safety Methods (ühine ohutusmeetod)
DeBo	Designated Body (määratud asutus)
ECM	Entity in Charge of Maintenance (hoolduse eest vastutav üksus)
EEA	European Economic Area (Euroopa Majanduspiirkond, EMP)
EIM	European Infrastructure Managers (Euroopa raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad)
EMC	Electromagnetic Compatibility (elektromagnetiline ühilduvus)
EPTTOLA	European Passenger Train and Traction Operating Lessors Association (Euroopa Reisirongi- ja Veduriseadmete Rendileandjate Assotsiatsioon)
ERA	Euroopa Raudteeagentuur
ERADIS	European Railway Agency Database of Interoperability and Safety (Euroopa Raudteeagentuuri koostalitlusvõime ja ohutuse andmebaas)
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem)
ESO	European Standardisation Organisation (Euroopa standardiorgan)
ETCS	European Train Control System (Euroopa rongijuhtimissüsteem)
ETSI	European Telecommunications Standards Institute (Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut)

EU	Euroopa Liit (EL)
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (globaalne mobiilsidesüsteem raudteedele)
HS	High Speed (kiirraudteesüsteem)
IC	Interoperability Constituent (koostalitlusvõime komponent)
IEC	International Electrotechnical Commission (Rahvusvaheline Elektrotehnikakomisjon)
IM	Infrastructure Manager (raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja)
INF	Infrastructure (infrastruktuur)
ISO	International Organisation for Standardisation (Rahvusvaheline Standardiorganisatsioon)
ISV	Intermediate Statement Verification (vastavustõendamise vaheteatis)
LOC&PAS	Locomotives and Passenger Rolling Stock (vedurid ja reisijateveeveerem)
MS	EU or EEA Member State (ELi või EMPi liikmesriik)
NB Rail	Coordination group of NoBos for railway products and systems (Raudteetoodete ja -süsteemide alane teavitatud asutuste koordineeriv rühm)
NoBo	Notified Body (teavitatud asutus)
NSA	National Safety Authority (riiklik ohutusasutus, ROA)
PRM	Persons with Reduced Mobility (piiratud liikumisvõimega inimesed)
OJ	Official Journal of the European Union (Euroopa Liidu Teataja, ELT)
OPE	Operation and Traffic Management (käitamine ja liikluskorraldus)
Q&C	Questions and clarifications (küsimused ja selgitused)
QMS	Quality Management System (kvaliteedijuhtimise süsteem)
RFU	Recommendation for Use (kasutussoovitused)
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee (raudtee koostalitlusvõime ja ohutuse komitee)
RST	Rolling Stock (veerem)

RU	Railway Undertaking (raudteeveo-ettevõtja)
SRT	Safety in Railway Tunnels (raudteetunnelite ohutus)
TAF	Telematic Applications for Freight Services (kaubaveo telemaatilised seadmed)
TAP	Telematic Applications for Passenger Services (reisijateveoteenuste telemaatilised rakendused)
TEN-T	Trans-European Network for Transport (üleeuroopaline transpordivõrk)
TO	Technical Opinion (tehniline arvamus)
TSI	Technical Specifications for Interoperability (koostalitluse tehniline kirjeldus, KTK)
UIC	International Union of Railways (Rahvusvaheline Raudteeliit)
UIP	International Union of Private Wagons Owners (Rahvusvaheline Eraõiguslike Vaguniomanike Liit)
UIRR	International Union of Combined Road-Rail Transport Companies (Rahvusvaheline Raudtee/Maanteetranspordifirmade Liit)
UITP	International Association of Public Transport (Ülemaailmne Ühistranspordi Assotsiatsioon)
UNIFE	Union of the European Railway Industries (Euroopa Raudteetööstuste Liit)
WAG	Freight Wagons (kaubavagunid)