EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

raudteeohutuse kohta

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1. ELi hiljutine poliitiline areng raudteevaldkonnas

28. märtsil 2011 vastu võetud valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” esitas komisjon oma nägemuse ühtsest Euroopa raudteepiirkonnast ja selgitas, et see eesmärk eeldab, et luuakse raudtee siseturg, kus Euroopa raudteeveo-ettevõtjad saavad osutada teenuseid liigsete tehniliste ja haldustakistusteta.

Peale selle rõhutas Euroopa Ülemkogu 2012. aasta jaanuari järeldustes seda, kui oluline on kasutada ära täielikult integreeritud ühtse turu potentsiaali luua majanduskasvu, sh võrgutööstuste valdkonnas[1]. Lisaks rõhutati 30. mail 2012. aastal vastu võetud komisjoni teatises „Stabiilsus-, kasvu-, ja tööhõivemeetmed”[2] seda, kui oluline on raudteesektoris veelgi vähendada turuletuleku takistusi, milleks anti riigipõhiseid soovitusi. Samuti võttis komisjon 6. juunil 2012 vastu teatise „Ühtse turu parem juhtimine”, milles samuti rõhutati transpordisektori olulisust[3].

ELi raudteeturul on viimasel kümnendil leidnud aset palju muutusi, mis on järk-järgult ellu viidud kolme raudteepaketiga (ja mõne kaasneva õigusaktiga), mille eesmärk on avada riikide turud ja muuta raudtee konkurentsivõimelisemaks ning ELi tasandil koostalituslikuks, säilitades samas ohutuse kõrge taseme. Hoolimata sellest, et raudteeveoteenuste siseturu alane ELi õigustik on oluliselt arenenud, on raudtee osakaal ELi-sisestes vedudes endiselt mõõdukas. Seepärast kavatseb komisjon esitada neljanda raudteepaketi, et muuta allesjäänud turutõkete kõrvaldamise teel raudteeteenused kvaliteetsemaks ja tõhusamaks. Käesolev direktiiv on neljanda raudteepaketi osa ning selles keskendutakse allesjäänud haldus- ja tehniliste tõkete kõrvaldamisele, milleks määratakse kindlaks ohutus- ja koostalitluseeskirju käsitlev ühine lähenemisviis, et suurendada mastaabisäästu kogu ELis tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate jaoks, vähendada halduskulusid ja kiirendada haldusmenetlust ning hoida ära varjatud diskrimineerimine.

1.2. Raudteeohutuse õigusraamistik

Selleks et teha jõupingutusi raudteeveoteenuste ühisturu rajamiseks, on vaja kehtestada ühine raudteeohutuse õigusraamistik. Liikmesriigid on siiani välja töötanud ohutuseeskirjad ja -standardid peamiselt siseriiklikul tasandil siseriiklike tehnika- ja tegevuskontseptsioonide alusel. Samal ajal on erinevate põhimõtete, lähenemisviiside ja kultuuriliste erinevuste tõttu olnud raske ületada tehnilisi barjääre ja alustada rahvusvaheliste veoteenuste osutamist.

Direktiivis 91/440/EMÜ, nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivis 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta[4] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivis 2001/14/EÜ, mis käsitleb raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamist ja ohutuse sertifitseerimist,[5] sätestati

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
2 KOM(2012) 299 final.
3 KOM(2012) 259 final.
4 EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70.
5 EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

esimesed meetmed Euroopa raudteetransporditurru reguleerimise suunas, avades turu rahvusvahelistele raudteeveoteenustele. Ohutussätted ei olnud siiski piisavad ning liikmesriikide erinevad ohutusnõuded mõjutasid raudteetranspordi optimaalset toimimist ELis.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta,[6] aitas oluliselt kaasa raudteeohutuse ühise õigusraamistiku loomisele. Kõnealuse direktiiviga loodi raamistik, mille eesmärk on ühtlustada ohutuseeskirju, raudteeveo-ettevõtjate ohutussertifitseerimist, ohutusasutuste ülesandeid ja rolli ning õnnetusjuhtumite uurimist, et liikmesriigid ei arendaks enam ohutuseeskirju ja -standardeid peamiselt siseriiklikul tasandil siseriiklike tehnika- ja tegevuskontseptsioonide alusel.

1.3. Miks muuta direktiivi 2004/49/EÜ?

Direktiivi 2004/49/EÜ artikli 10 lõikes 7 on sätestatud, et „30. aprilliks 2009 annab agentuur hinnangu ohutusalase sertifitseerimise arengule ja esitab komisjonile aruande soovitustega ühtse ühenduse ohutussertifikaadi suunas liikumise strateegia kohta", millega asendatakse praegune kahest osast (A ja B osa) koosnev süsteem. ELi ühtse ohutussertifikaadi väljatöötamine ja rakendamine on alati olnud pikas perspektiivis eesmärgiks. Küsimus ei ole kunagi olnud selles, kas töötada sertifikaat välja, vaid millal seda tehakse.

Oma 2009. aasta vahearuandes selgitas Euroopa Raudteeamet (edaspidi „amet"), et soovituse andmiseks oli liiga vara ning et üksikasjaliku arutelu jaoks on vaja lisateavet. Juulis 2012. esitas amet aruande koos soovitusega, mis sisaldas kavandatavat üleminekustrateegiat[7].

Ameti soovitusest lähtuvalt leiab komisjon, et praegune õigusraamistik on piisavalt küps, et minna järk-järgult üle ühtsele ohutussertifikaadile. Seda eesmärki silmas pidades tuleks riiklike ohutusasutuste roll läbi vaadata ning jagada riiklike ohutusasutuste ja ameti ülesanded ümber.

Raudteeohutuse direktiivi läbivaatamine annab võimaluse selle teksti kohandamiseks, et võtta arvesse raudteeturu arengut juhtudel, kus on loodud uued kutselised osalejad või üksused. Rasketest raudteeõnnetustest saadud õppetunnid näitavad, et kõnealused osalejad võivad endale võtta olulise vastutuse raudteeohutuse küsimustes. Varem oli vertikaalselt integreeritud raudteeveo-ettevõtjatel ettevõttesiseselt võimalik kontrollida kõigi selliste toiminute nagu veeremi hooldamise või laadimistoimingute kvaliteeti. Praegune suundumus allhankida toiminguid või teenuseid, arvestades suurenevat majandus- ja finantssurvet, on tinginud uute osaliste esilekerkimise, samas on sisekontroll vähenenud. See võib mõjutada ohutust, kui lepingute või muude kokkulepetega ei kehtestata uut jälgimisviisi, millega tagatakse, et kõik asjakohased osalised rakendavad riskikontrollimeetmeid nõuetekohaselt.

Teine oluline põhjus teksti muutmiseks on siseriiklikud eeskirjad, milles käsitletakse ohutusega seotud küsimusi. Loodi sellekohane töökond, kelle tähelepanekuid on käesolevas ettepanekus arvesse võetud.

---

6 ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

7 Soovitus ELi ühtsele ohutussertifikaadile ülemineku kohta, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012

Teksti muud muudatused on seotud järgmisega:

- olemasolevate sätete selgitamine ja uute mõistete kasutuselevõtt: et parandada kooskõla sarnaste sätetega, mida on kasutatud direktiivis XX Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (edaspidi „koostalitluse direktiiv”).
- õigusraamistiku arengust tulenevad ajakohastused: siseriiklikke eeskirju käsitlevad sätted ning viited komiteemenetlusele ja delegeeritud õigusaktidele.
- toimetamisega seotud muudatused: direktiivi teksti varasemate muudatuste konsolideerimine, artiklite ja lisade numeratsiooni muutmine, vananenud sätete väljajätmine ning viited neljanda raudteepaketi muudele osadele.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat (MOVE) koostas mõjuhinnangu, millega toetatakse õigusaktide ettepanekuid, milles käsitletakse ühtse Euroopa raudteepiirkonna tõhustamist ja selle konkurentsivõime suurendamist koostalitluse ja ohutuse valdkonnas.

2011. aasta juunis loodi mõju hindamise juhtrühm (IASG). Kõigil peadirektoraatidel paluti osaleda, kuid peamiselt olid huvitatud ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER ja ELARG.

Komisjoni talitused on sektori esindajatega pidevalt arutanud ühtse Euroopa raudteepiirkonna arengu üle. Aastatel 2010–2011 korraldas komisjon ka määruse (EÜ) nr 881/2004 (millega asutatakse amet) järelhindamise.

Selleks et abistada komisjoni mõju hindamisel, tehti väliskonsultandile ülesandeks koostada mõjuhinnangut toetav uuring ja pidada sidusrühmadega sihipäraseid nõupidamisi.

Huvitatud isikutega peetavad sihipärased konsultatsioonid algasid 18. novembril 2011 internetiküsitlusega, mis viidi lõpule 30. detsembril 2011. Seejärel toimusid intervjuud kõige olulisemate sidusrühmadega ning veebruaris 2012 korraldati sidusrühmade seminar.

Algatuse tehnilist olemust arvestades üldsusega ei konsulteeritud. Siiski on komisjon taganud, et kõigi huvitatud isikutega on õigeaegselt konsulteeritud ning et aruteludes on käsitletud kõiki algatuse põhielemente.

Mõju hindamise ja sidusrühmadega peetud konsultatsioonide tulemuste kohta on esitatud üksikasjalikum teave mõjuhinnangus[8].

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Käesolevas punktis on esitatud üksikasjalikud märkused ja selgitused direktiivi teksti oluliste muudatuste kohta. Toimetuslikke ja ilmseid muudatusi ei ole kommenteeritud.

I PEATÜKK

Artikkel 1: märkused puuduvad.

Artikkel 2: reguleerimisala kohandamine, et viia see kooskõlla koostalitluse direktiiviga.

Artikkel 3: uued mõisted ja paar muudatust, et viia need paremini kooskõlla koostalitluse direktiivis kasutatud sarnaste määratlustega.

[8] Komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud dokumendile: „Õigusakti ettepanekud, mille eesmärk on kõrvaldada ELi raudteeturu koostalitusvõime ja ohutuse valdkonna allesjäänud halduslikud ja tehnilised tõkked”.

II PEATÜKK

Artikkel 4: raudteesektori osaliste rolli ja kohustuste selgitamine, et võtta arvesse turu ja õigusraamistiku hiljutist arengut.

Artiklid 5, 6 ja 7: õigusraamistiku arengust tulenevad ajakohastused.

Artikkel 8: siseriiklike eeskirjadega seotud sätete kohandamine, et võtta arvesse õigusraamistiku arengut (KTK vastuvõtmine) ja viia need kooskõlla koostalitluse direktiiviga.

Artikkel 9: märkused puuduvad.

III PEATÜKK

Artikkel 10: Raudteeveo-ettevõtjate jaoks ühtse ohutussertifikaadi süsteemi kehtestamine, et asendada ohutussertifikaatide varasem süsteem ja selle kaks osa: „A osa” ja „B osa”.

Artikkel 11: endist artiklit 11 on kohandatud, et minna üle ühtsele ohutussertifikaadile, võttes arvesse ameti uut rolli.

Artikkel 12: endine artikkel 11 ilma oluliste muudatusteta.

Artikkel 13: märkused puuduvad.

Artiklid 14 ja 15: ajakohastatud endise artikli 14a numeratsiooni muutmine.

Endine artikkel 15: vananenud.

IV PEATÜKK

Artiklid 16–18: muudatused, millega võetakse arvesse riiklike ohutusasutuste uut rolli ühtsele ohutussertifikaadile üleminekul ning ülesannete ümberjagamist riiklike ohutusasutuste ja ameti vahel.

V PEATÜKK

Artikkel 19: märkused puuduvad.

Artikkel 20: selgitused, millega rõhutatakse riikliku ohutusjuurdlusasutuse ja õigusasutuste vahelist koostööd õnnetusjuhtumile järgneva juurdluse läbiviimisel.

Artiklid 21–25: märkused puuduvad.

VI PEATÜKK

Artikkel 26: delegeeritud õigusakte käsitlevad uued sätted, võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu jõustumist.

Artikkel 27: komiteemenetluse muutmine, võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu jõustumist.

Artikkel 28: ajakohastatud endine artikkel 31.

Artikkel 29: endine artikkel 32 ilma märkusteta.

Endine artikkel 26: vananenud.

Direktiivi 2004/49/EÜ endised artiklid 29 ja 30 hõlmavad vastavalt direktiivide 95/18/EÜ ja 2001/14/EÜ muudatusi. Need artiklid vananevad siis, kui jõustub uuesti sõnastatud esimene raudteepakett, millega tunnistatakse kõnealused kaks direktiivi kehtetuks.

Artikkel 30: üleminekusätted.

Artikkel 31: uus artikkel, milles käsitletakse ameti arvamuste ja soovituste rolli.

Artikkel 32: endine artikkel 33 koos ülevõtmist käsitlevate selgitustega.

Artikkel 33: direktiivi 2004/49/EÜ kehtetuks tunnistamine, uuesti sõnastatud.

Artikkel 34: endine artikkel 34 jõustumise kohta, ajakohastatud.

Artikkel 35: endine artikkel 35 adressaatide kohta, kohandatud.

I LISA endine I LISA mõnede kohandustega.

Endine II LISA: vananenud, tulenevalt siseriiklike eeskirjade kohandamisest.

Endine III LISA: vananenud, tulenevalt rakendusakti kehtestamisest.

Endine IV LISA: vananenud, tulenevalt ELi ühtse ohutussertifikaadi süsteemi kasutuselevõtmisest.

Endine V LISA: vananenud, tulenevalt rakendusakti kehtestamisest.

Uus II LISA: vastavustabel.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

2013/0016 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

raudteeohutuse kohta

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut ~~Euroopa Ühenduse asutamislepingut~~, eriti selle artikli ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut[1],

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[2],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[3],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

🡻 Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 1 (kohandatud)

~~Selleks et teha jõupingutusi raudteetransporditeenuste ühisturu rajamiseks, mis algatati nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiviga 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta[4], on vaja kehtestada ühine raudteeohutuse õiguslik raamistik. Liikmesriigid on siiani välja töötanud ohutuseeskirjad ja -standardid peamiselt siseriiklikul tasandil siseriiklike tehnika- ja tegevuskontseptsioonide alusel. Samal ajal on erinevate põhimõtete, lähenemisviiside ja kultuuriliste erinevuste tõttu olnud raske ületada tehnilisi barjääre ja alustada rahvusvaheliste veoteenuste osutamist.~~

⇩ (uus)

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta, ning direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta,[5] on oluliselt muudetud. Kuna on vaja teha täiendavaid muudatusi, tuleks see selguse huvides uuesti sõnastada.

---

1 ELT C , , lk.
2 ELT C , , lk.
3 ELT C , , lk.
4 ~~EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/12/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1)~~
5 ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

↓ Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 2 (kohandatud)

~~Direktiivis 91/440/EMÜ, nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivis 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta[6] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivis 2001/14/EÜ, mis käsitleb raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamist ja ohutuse sertifitseerimist,[7] sätestatakse esimesed meetmed Euroopa raudteetransporditurru reguleerimise suunas, avades turu rahvusvahelistele raudteeveoteenustele. Ohutussätted on siiski osutunud ebapiisavateks ning erinevused ohutusnõuete vahel jäävad, mis mõjutab raudteetranspordi optimaalset toimimist ühenduses. Ohutuseeskirjade sisu, raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimise, ohutusasutuste ülesannete ja rollide ning õnnetusjuhtumite uurimise ühtlustamine on eriti tähtis.~~

⇩ (uus)

(2) Direktiiviga 2004/49 loodi ühine raudteeohutuse õigusraamistik nii, et ühtlustati ohutuseeskirjade sisu, raudteeveo-ettevõtjate ohutussertifitseerimist, riiklike ohutusasutuste ülesandeid ja rolli ning õnnetusjuhtumite uurimist. Selleks et luua raudteeveoteenuste ühtne turg, tuleb kõnealune direktiiv põhjalikult läbi vaadata.

↓ Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 3 (kohandatud)

~~Metroode, trammide ja teiste kergete rööbastranspordi süsteemide kohta kehtivad paljudes liikmesriikides kohalikud või piirkondlikud ohutuseeskirjad ja nende üle järelevalvet teostavad sageli kohalikud või piirkondlikud asutused ning ühenduse eeskirjad vastastikuse sidumise või litsentseerimise kohta ei hõlma neid. Lisaks kehtivad trammide kohta sageli maateeohutuse alased õigusaktid ning seepärast ei saaks neid täiel määral reguleerida raudtee ohutuseeskirjadega. Neil põhjustel ja kooskõlas subsidiaarsuspõhimõttega asutamislepingu artiklis 5 sätestatud kujul tuleks liikmesriikidel lubada sellised kohalikud raudteesüsteemid käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta.~~

⇩(uus)

(3) Metroode, trammide ja teiste kergraudteesüsteemide kohta kehtivad paljudes liikmesriikides kohalikud või piirkondlikud ohutuseeskirjad ja nende üle teostavad järelevalvet sageli kohalikud või piirkondlikud ametiasutused ning need ei ole hõlmatud koostalitlust või litsentseerimist käsitlevate liidu nõuetega. Lisaks kehtivad trammide kohta sageli maateeohutuse alased õigusaktid ning seepärast ei saaks neid täiel määral reguleerida raudtee ohutuseeskirjadega. Seepärast tuleks sellised kohalikud raudteesüsteemid käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta. See ei

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

7 ~~EÜT L 75, 15.03.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30).~~

takista liikmesriike kohaldamast käesoleva direktiivi sätteid kohalike raudteesüsteemide suhtes vabatahtlikkuse alusel, kui nad peavad seda asjakohaseks.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 4 (kohandatud)

~~Ühenduse raudteesüsteemis on üldiselt kõrge ohutustase, eriti maanteetranspordiga võrreldes. Käesolevas ümberkorraldusetapis, kus eraldatakse varem integreeritud raudtee-ettevõtete funktsioonid ja nihutatakse raudteesektor isereguleerimiselt avaliku reguleerimise suunas, on oluline ohutus vähemalt säilitada. Kooskõlas tehnika ja teadusliku progressiga tuleb ohutust täiustada, kui see on mõistlikult teostatav ja võttes arvesse raudtee konkurentsivõimet transpordiliigina.~~

⇩ (uus)

(4) Liidu raudteesüsteemi ohutustase on üldiselt kõrge, eriti maanteetranspordiga võrreldes. Ohutust tuleb tehnika ja teaduse arenguga kooskõlas veelgi suurendada, kui see on mõistlikult teostatav, võttes arvesse raudteetranspordi konkurentsivõime eeldatavat paranemist.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

(5) ~~Kõik~~ ~~raudteesüsteemi~~ ~~käitajad~~ Raudteesüsteemi peamised osalised, ~~raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad~~ taristuettevõtjad ja ~~raudtee-ettevõtjad~~ raudteeveo-ettevõtjad peaksid kandma täit vastutust süsteemi ohutuse eest, igaüks omas osas. Kui see on asjakohane, peaksid nad tegema koostööd riskikontrollimeetmete rakendamisel. Liikmesriigid peaksid selgelt eristama seda vahetut vastutust ohutuse eest ning ⌦ riiklike ⌫ ohutusasutuste ülesannet siseriikliku õigusliku raamistiku ~~sätestamisel~~ tagamisel ja kõigi käitajate tegevuse järelevalvel.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 6 (kohandatud)

~~Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate vastutus raudteesüsteemi käitamisel ei välista teiste osalejate, näiteks tootjate, hoolduse tarnijate, vagunihaldajate, teenuseosutajate ja hankeüksuste vastutust oma toodete või teenuste eest kooskõlas nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta)[8] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiviga 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta)[9] või muude asjaomaste ühenduse õigusaktide sätetega.~~

---

[8] ~~EÜT L 235, 17.09.1996, lk 6.~~

[9] ~~EÜT L 110, 20.04.2001, lk 1.~~

⇩ (uus)

(6) Taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vastutus raudteesüsteemi käitamise eest ei välista teiste selliste osaliste nagu tootjate, vedajate, saatjate, täitjate, laadijate, hoolduse eest vastutavate üksuste, hoolduse tarnijate, vagunihaldajate, teenuseosutajate ning hankeüksuste vastutust oma toodete või teenuste eest. Selleks et hoida ära oht, et vastutust ei võeta nõuetekohaselt, tuleks iga asjakohane osaline teha vastutavaks oma konkreetse protsessi eest. Kõik raudteesüsteemi osalised peaksid vastutama selle eest, et teistele osalistele edastatakse terviklik ja tõene asjakohane teave, mis võimaldab kontrollida, kas veeremiüksused on käitamiskõlbulikud. Eelkõige hõlmab see teavet veeremiüksuse seisundi ja varasema hoolduse kohta, hooldusraamatuid, laadimistoimingute jälgitavust ja saatelehti.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 7 (kohandatud)

~~Üleeuroopaliste raudteevõrkude alamsüsteemide ohutusnõuded on sätestatud direktiivis 96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ. Nendes direktiivides ei määratleta siiski üldisi nõudeid süsteemi tasandil ning ei käsitleta üksikasjalikult ohutuse reguleerimist, juhtimist ja järelevalvet. Kui alamsüsteemide miinimumohutusnõuded on määratletud koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustes, omandab kasvava tähtsuse ohutuseesmärkide kehtestamine ka süsteemi tasandil.~~

⇩ (uus)

(7) Iga raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja ning hoolduse eest vastutav üksus peaks tagama, et tema töövõtjad ja muud osalised rakendavad riskikontrollimeetmeid. Selleks peaksid nad kohaldama ühiste ohutusmeetoditega ette nähtud jälgimismeetodeid. Nende töövõtjad peaksid rakendama seda menetlust lepinguliste kokkulepete kaudu. Kuna sellised kokkulepped on raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemi oluline osa, peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad kõnealused kokkulepped avalikustama Euroopa Liidu Raudteeameti (edaspidi „amet”) või riikliku ohutusasutuse taotlusel järelevalvetegevuse kontekstis.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 8 (kohandatud)

~~Järkjärgult tuleks kehtestada üldised ohutuseesmärgid ja üldised ohutusmeetodid, et tagada püsiv kõrge ohutustase ning seda täiustada, kus ja kui see on vajalik ja mõistlikult teostatav. Sellest peaksid tulenema ohutustaseme ja käitajate tulemuslikkuse hindamise vahendid nii ühenduse tasandil kui ka liikmesriikides.~~

⇩ (uus)

(8) Järk-järgult on kehtestatud ühised ohutuseesmärgid ja ühised ohutusmeetodid, et tagada kõrge ohutustase ning seda tõsta, kui see on vajalik ja mõistlikult teostatav. Need peaksid olema ohutuse ja käitajate tulemuslikkuse hindamise vahendid nii liidu

tasandil kui ka liikmesriikides. On kehtestatud ühised ohutusnäitajad, et hinnata, kas süsteemid vastavad ühistele ohutuseesmärkidele, ning hõlbustada raudteede ohutustaseme jälgimist.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 9 (kohandatud)

~~Teave raudteesüsteemi ohutuse kohta on vähene ja pole üldjuhul avalikult kättesaadav. Seepärast tuleb kehtestada üldised ohutusnäitajad, et hinnata süsteemi vastavust üldistele ohutuseesmärkidele ja hõlbustada raudtee ohutustulemuslikkuse järelevalvet. Siiski võidakse ülemineku perioodil kohaldada üldiste ohutusnäitajate siseriiklikke määratlusi ning seepärast tuleks esimese üldiste ohutuseesmärkide väljatöötamisel asjakohaselt arvestada, millisel määral on välja töötatud üldiste ohutusnäitajate ühised määratlused.~~

⇩uus

(9) Siseriiklikud eeskirjad, mille aluseks on sageli siseriiklikud tehnilised standardid, on järkjärgult asendatud ühistel standarditel põhinevate eeskirjadega, mis on kehtestatud ühiste ohutuseeskirjadega, ühiste ohutusmeetoditega ja koostalitluse tehniliste kirjeldustega (KTKdega). Selleks et kõrvaldada koostalitluse tõkked, tuleks KTKde kogu liidu raudteesüsteemile laiendamisega ja KTKde avatud punktide sulgemisega vähendada siseriiklike eeskirjade arvu. Selleks peaksid liikmesriigid oma siseriiklike eeskirjade süsteemi pidevalt ajakohastama, jätma vananenud eeskirjad kõrvale ning teavitama sellest komisjoni ja ametit.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 10 (kohandatud)

~~Siseriiklikud ohutuseeskirjad, mille aluseks on sageli siseriiklikud tehnilised standardid, tuleks järkjärgult asendada koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega kehtestatud ühisstandarditel põhinevate eeskirjadega. Tuleks kehtestada võimalikult vähe uusi konkreetseid siseriiklikke eeskirju, mis ei põhine sellistel ühisstandarditel. Uued siseriiklikud eeskirjad peaksid olema kooskõlas ühenduse õigusaktidega ja hõlbustama ülemineku ühisele lähenemisele raudteeohutuse suhtes. Seepärast tuleks konsulteerida kõigi huvitatud osalistega, enne, kui liikmesriik võtab vastu siseriikliku ohutuseeskirja, mis nõuavad kõrgemat ohutustasandit kui ühiste ohutuseesmärkide puhul. Sellistel juhtudel peaks uue eeskirja projektiga tutvuma komisjon, kes peaks vastu võtma otsuse, kui ilmneb, et eeskirja projekt pole vastavuses ühenduse õigusaktidega või kujutab endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit või liikmesriikide vahelise raudteeveotegevuse varjatud piiramist.~~

⇩uus

(10) Pidades silmas astmelist lähenemisviisi, mille eesmärk on kõrvaldada raudteesüsteemi koostalitluse tõkked ja seega vähendada KTKde vastuvõtmiseks kuluvat aega, tuleks võtta meetmeid, et liikmesriigid ei võtaks vastu uusi siseriiklikke eeskirju ega alustaks projekte, mis muudaksid praeguse süsteemi veelgi keerukamaks. Ohutusjuhtimissüsteem on õnnetusjuhtumite ärahoidmise tunnustatud vahend ning raudteeveo-ettevõtjad vastutavad selle eest, et õnnetusjuhtumite kordumise

ärahoidmiseks võetakse kohe parandusmeetmeid. Liikmesriigid ei peaks vähendama raudteeveo-ettevõtjate vastutust nii, et nad kehtestavad kohe pärast õnnetusjuhtumi toimumist uued siseriiklikud eeskirjad.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 11 (kohandatud)

~~Praegust olukorda, kus siseriiklikel ohutuseeskirjadel on endiselt osa täita, tuleks vaadelda üleminekuetapina, mis lõpuks viib Euroopa reeglite kohaldamisele.~~

⇩uus

(11) Oma ülesannete ja kohustuste täitmisel peaksid taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad rakendama ohutusjuhtimissüsteemi, mis vastab liidu nõuetele ja sisaldab ühiseid elemente. Ohutust ja ohutusjuhtimissüsteemi rakendamist käsitlev teave tuleks esitada ametile ja asjaomase liikmesriigi riiklikule ohutusasutusele.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 12 (kohandatud)

~~Ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate väljatöötamine ning vajadus hõlbustada edasiliikumist raudtee ohutusega seotud ühise lähenemise suunas nõuab tehnilist toetust ühenduse tasandil. Euroopa Raudteeagentuur, mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 881/2004,[10] loodi andmaks soovitusi ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate ning täiendavate ühtlustamismeetmete kohta ning teostama järelevalvet raudteeohutuse arengu üle ühenduses.~~

⇩uus

(12) Selleks et tagada raudteeohutuse kõrge tase ja kõigile raudteeveo-ettevõtjatele võrdsed tingimused, peaksid nad täitma samu ohutusnõudeid. Litsentseeritud raudteeveo-ettevõtjal peaks raudteetaristule juurdepääsu saamiseks olema ohutussertifikaat. Ohutussertifikaadiga tuleks tõendada, et raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud ohutusjuhtimissüsteemi ja on suuteline asjakohaseid ohutusstandardeid ja -eeskirju täitma. Rahvusvaheliste veoteenuste puhul peaks piisama ohutusjuhtimissüsteemi ühekordsest heakskiitmisest liidu tasandil.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 13 (kohandatud)

~~Oma ülesannete ja kohustuste täitmisel peaksid raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad rakendama ohutuse juhtimissüsteemi, mis täidab ühenduse nõuded ja sisaldab ühiseid elemente. Ohutust ja ohutuse juhtimissüsteemi rakendamist käsitlev teave tuleks esitada asjaomase liikmesriigi ohutusasutusele.~~

---

[10] ~~ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.~~

⇩uus

(13) On kehtestatud direktiivil 2004/49/EÜ põhinevad jälgimise, vastavushindamise, järelevalve ning riskihindamise ühtlustatud meetodid, mida kohaldatakse raudteeveo-ettevõtjate ja riiklike ohutusasutuste suhtes. Kõnealune õigusraamistik on piisavalt küps, et minna järk-järgult üle ühtsele ohutussertifikaadile, mis kehtib kogu liidus. Üleminek ühtsele ohutussertifikaadile peaks aitama muuta raudteesüsteemi tulemuslikumaks ja vähendada raudteeveo-ettevõtjate halduskoormust.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 14 (kohandatud)

~~Ohutuse juhtimissüsteemi puhul tuleks arvestada faktiga, et nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EÜ töötajate tööohutuse ja töötervishoiu parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta[11] ja selle asjakohased üksikdirektiivid on täielikult kohaldatavad raudteeveonduses hõivatud tööliste tervise ja ohutuse kaitse suhtes. Ohutuse juhtimissüsteemi puhul tuleks samuti arvesse võtta nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/49/EÜ ohtlike kaupade raudteevedu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta[12].~~

⇩uus

(14) Ühtne ohutussertifikaat tuleks välja anda selliste tõendite alusel, mis näitavad, et raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud oma ohutusjuhtimissüsteemi. Kõnealuste tõendite saamiseks võib olla vaja raudteeveo-ettevõtjat mitte üksnes kohapeal kontrollida, vaid ka teha järelevalvet, et hinnata, kas raudteeveo-ettevõtja rakendab pärast ühtse ohutussertifikaadi saamist oma ohutussüsteemi nõuetekohaselt.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 15 (kohandatud)

~~Kõrgel tasemel raudteeohutuse ja kõigile raudtee-ettevõtjatele võrdsete tingimuste tagamiseks tuleks nende kohta kehtestada samad ohutustingimused. Ohutussertifikaat peaks olema tõenduseks, et raudtee-ettevõtja on kehtestanud ohutuse juhtimissüsteemi ja on suuteline asjaomaseid ohutusstandardeid ja -eeskirju täitma. Rahvusvaheliste veoteenuste puhul peaks piisama ohutuse juhtimissüsteemi kinnitamisest ühes liikmesriigis ja anda kinnitusele kehtivus kogu ühenduses. Rahvuslike eeskirjade juurde jäämise suhtes seevastu tuleks kohaldada täiendavat sertifitseerimist igas liikmesriigis. Lõppeesmärgiks peaks olema kogu ühenduses kehtiva ühise ohutussertifikaadi kehtestamine.~~

11 ~~EÜT L 183, 29.06.1989, lk 1.~~

12 ~~EÜT L 235, 17.09.1996, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/29/EÜ (ELT L 90, 8.4.2003, lk 47).~~

⇩uus

(15) Taristuettevõtjal peaks olema peamine vastutus oma raudteevõrgustiku ohutu projekteerimise, hooldamise ja käitamise eest. Taristuettevõtja peaks saama riiklikult ohutusasutuselt ohutusloa ohutusjuhtimissüsteemi ja muude ohutusnõuete järgimise kohta.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 16 (kohandatud)

~~Lisaks ohutussertifikaadis sätestatud ohutusnõuetele peavad litsentseeritud raudtee-ettevõtjad täitma siseriiklikke nõudeid, mis on vastavuses ühenduse õigusega ja mida rakendatakse kedagi diskrimineerimata ning mis on seotud tervise, ohutuse ja sotsiaalsete tingimustega, sealhulgas õigusnormid seoses sõiduaja ning tööliste ja tarbijate õigustega vastavalt direktiivi 95/18/EÜ artiklitele 6 ja 12.~~

⇩uus

(16) Rongipersonali sertifitseerimine on uute sisenejate jaoks tihti ületamatuks tõkkeks. Liikmesriigid peaksid tagama, et asjaomasel taristul tegutseda kavatsevatel raudteeveo-ettevõtjatel on juurdepääs siseriiklike nõuete täitmiseks vajalikele koolitus- ja sertifitseerimisvõimalustele.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 17 (kohandatud)

~~Igal raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja olulisimaks kohustuseks on tema raudteevõrgu ohutu projekteerimine, hooldamine ja käitamine. Kõrvuti raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisega tuleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suhtes kohaldada ohutuspädevuse kontrolli ohutuseasutuse poolt seoses selle ohutuse juhtimissüsteemi ja muude ohutusnõuete täitmisega seotud sätete osas.~~

⇩uus

(17) Hoolduse eest vastutavat üksust tuleks sertifitseerida kaubavagunite puhul. Kui hoolduse eest vastutav üksus on taristuettevõtja, peaks kõnealune sertifitseerimine olema hõlmatud ohutusloa menetlusega. Sellisele üksusele välja antud sertifikaat peaks tagama, et käesoleva direktiivi kohased hooldusnõuded on täidetud üksuse vastutuse all oleva mis tahes kaubavaguni puhul. See sertifikaat peaks kehtima kogu liidu territooriumil ja selle peaks välja andma asutus, mis on suuteline kontrollima asjaomase üksuse loodud hooldussüsteemi. Kuna kaubavaguneid kasutatakse tihti rahvusvahelises liikluses ja kuna hoolduse eest vastutav üksus võib soovida kasutada rohkem kui ühes liikmesriigis asuvaid töökodasid, peaks sertifitseerimisasutus olema suuteline tegema kontrolle kogu liidus.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 18 (kohandatud)

~~Liikmesriigid peaksid tegema pingutusi turule raudtee-ettevõtjatena siseneda soovivate taotlejate abistamiseks. Eelkõige peaksid nad andma teavet ja viivitamata reageerima ohutussertifitseerimise taotlustele. Rahvusvahelise veoteenindusega tegelevatele raudtee-ettevõtjatele on oluline, et menetlused erinevates liikmesriikides oleksid sarnased. Kuigi ohutussertifikaat jääb lähitulevikuks sisaldama siseriiklikke osi, peaks sellest olenemata olema võimalik ühtlustada selle ühised osad ja hõlbustada ühise malli loomist.~~

⇩uus

(18) Riiklike ohutusasutuste organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess peaksid olema täiesti sõltumatud mis tahes raudteeveo-ettevõtjast, taristuettevõtjast, taotlejast ja hankeüksusest. Nad peaksid oma ülesandeid täitma avatud ja mittediskrimineerival viisil ning tegema ametiga koostööd ühtse raudteepiirkonna loomiseks ning otsustamiskriteeriumide kooskõlastamiseks. Tõhususe suurendamiseks võivad kaks või enam liikmesriiki otsustada ühendada oma riikliku ohutusasutuse töötajad ja vahendid.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 19 (kohandatud)

~~Rongipersonali sertifitseerimine ja ekspluatatsioonis oleva veeremi erinevate siseriiklike võrgustike jaoks ekspluatatsiooni andmise lubamine moodustavad sageli uutele sisenejatele ületamatu barjääri. Liikmesriigid peaksid tagama siseriiklike nõuete täitmiseks vajalike koolitus- ja sertifitseerimisvõimaluste kättesaadavuse ohutussertifikaati taotlevatele raudtee-ettevõtjatele. Tuleks kehtestada ühine menetlus kasutuses oleva veeremi ekspluatatsiooni andmise lubamiseks.~~

⇩uus

(19) Kui riiklikul ohutusasutusel palutakse teha teises liikmesriigis asuva raudteeveo-ettevõtja üle järelevalvet, peaks amet teavitama asjakohaseid riiklikke ohutusasutusi ja tagama järelevalvetegevuseks vajaliku kooskõlastamise.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 20 (kohandatud)

~~Rongijuhtide ja ohutusülesandeid täitva rongipersonali sõidu- ja puhkeajal on oluline mõju raudteesüsteemi ohutustasemele. Need aspektid on reguleeritud asutamislepingu artiklitega~~

~~137-139 ja on juba sotsiaalpartnerite vaheliste läbirääkimiste teemaks kooskõlas komisjoni otsusega 98/500/EÜ[13] loodud sektoritevahelise dialoogi komitee raames.~~

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 21 (kohandatud)

~~Ohutu raudteesüsteemi väljaarendamiseks ühenduses on vaja luua ühtlustatud tingimused asjaomaste litsentside andmiseks rongijuhtidele ja ohutusülesandeid täitvale saatepersonalile, millega seoses ühendus on teatanud kavatsusest teha ettepanekuid täiendavate õigusaktide kohta lähitulevikus. Ohutuskriitiliste ülesannetega seotud muu personali kvalifikatsiooni juba täpsustatakse direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ alusel.~~

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 22 (kohandatud)

~~Raudteeohutuse uue ühise õigusliku raamistiku osana tuleks kõigis liikmesriikides moodustada siseriiklikud asutused raudteeohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks. Ühenduse tasandil koostöö hõlbustamiseks nende vahel tuleks neile anda samad miinimumülesanded ja -vastutus. Riiklikele ohutusasutustele tuleks anda kõrge iseseisvusmäär. Nad peaksid oma ülesandeid täitma avatud ja mittediskrimineerival viisil, aitamaks kaasa ühenduse ühtse raudteesüsteemi loomisele ja tegema koostööd otsustamise kriteeriumite koordineerimiseks eelkõige rahvusvaheliste raudteeveodudega tegelevate raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisega seoses.~~

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 23 (kohandatud)

(~~23~~20) Tõsised õnnetusjuhtumid raudteel on harvad. Need võivad aga olla katastroofiliste tagajärgedega ja tekitada avalikkuses muret raudteesüsteemi ohutustaseme ~~suhtes~~ pärast. Kõiki selliseid õnnetusjuhtumeid tuleks seepärast uurida ohutuse vaatenurgast, et vältida nende kordumist, ning uurimistulemused tuleks avalikustada. ~~Muud õnnetusjuhtumid~~ Muid õnnetusjuhtumeid ja ~~vahejuhtumid~~ intsidente ⌦ tuleks samuti ohutuse seisukohast uurida, kui need ⌫ võivad olla tõsiste õnnetusjuhtumite ~~oluliseks~~ olulisteks eellasteks ~~ning ka neid tuleks vajadusel ohutuse seisukohalt uurida~~.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 24 (kohandatud)

(~~24~~21) ~~Ohutusuuringuid~~ Ohutusjuurdlus ~~tuleks eristada~~ peaks toimuma sama ~~vahejuhtumi~~ intsidendi kohtulikust ~~juurdlusest~~ uurimisest eraldi ning selle teostajatele ~~tuleks~~ ~~lubada~~ ⌦ tuleks ⌫ tagada juurdepääs tõenditele ja tunnistajatele. Seda peaks teostama

---

[13] ~~Komisjoni 20. mai 1998. aasta otsus 98/500/EÜ, mis käsitleb sektoritevaheliste dialoogikomiteede asutamist sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi hõlbustamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).~~

alaline ~~organ~~ asutus, mis on kõikidest raudteesektori osalejatest sõltumatu. See ~~organ~~ asutus peaks toimima nii, et huvide konflikt~~i~~ ja võimalik~~ku~~ seotus~~t~~ uuritavate juhtumite põhjustega oleks välistatud ~~välistavalt~~; eelkõige ei ~~peaks~~ tohiks see mõjutada ~~selle~~ kõnealuse ~~organi~~ asutuse talituslikku sõltumatust ~~mõjutama~~, kui asutus on organisatsioonilistel ja õigusstruktuuriga seotud põhjustel ~~tihe seotus~~ tihedalt seotud siseriikliku ohutusasutuse või raudteid reguleeriva ~~asutuse~~ asutusega ~~organisatsioonilise~~ ~~ja~~ ~~õigusstruktuuri~~ ~~osas~~. Selle ~~uuringud~~ juurdlused tuleks teostada nii avatult kui võimalik. Iga juhtumi puhul peaks ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus moodustama asjakohase ~~uurimisrühma~~ juurdluskomisjoni, millel on vajalikud eriteadmised ~~vahetute ja aluseks olevate~~ otseste ja kaudsete põhjuste leidmiseks.

⇩uus

(22) Ohutusjuurdlusasutuse tegevuse tõhustamiseks ja ülesannete täitmise hõlbustamiseks peaks ohutusjuurdlusasutusel olema õigeaegne juurdepääs õnnetuskohale, vajaduse korral koostöös õigusasutusega. Ohutusjuurdlusaruanded koos järelduste ja soovitustega annavad otsustavat teavet raudteeohutuse edasiseks suurendamiseks ja need tuleks liidu tasandil avalikult kättesaadavaks teha. Ohutuse tagamise soovitusi tuleks täita ja võetud meetmetest uurimisorganile aru anda.

(23) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta käesoleva direktiivi sätete rikkumiste eest ja tagama nende eeskirjade rakendamise. Sellised karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

(24) Kuna käesoleva direktiiviga kavandatud meetmete eesmärki, milleks on liikmesriikide tegevuste koordineerimine ohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks ning õnnetusjuhtumite uurimiseks ja ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutusnäitajate ning ühtsete ohutussertifikaatide ühiste nõuete kehtestamiseks, ei suuda liikmesriigid piisaval määral saavutada ning seepärast on seda meetme ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit kehtestada meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale;

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 25 (kohandatud)

~~Uurimisaruanded koos järelduste ja soovitustega pakuvad otsustavat teavet raudtee ohutuse edasiseks täiustamiseks ja tuleks ühenduse tasandil avalikult kättesaadavaks teha. Ohutuse tagamise soovitusi tuleks täita ja võetud meetmetest uurimisorganile aru anda.~~

⇩uus

(25) Selleks et täiendada ja muuta käesoleva direktiivi teatavaid vähemolulisi elemente, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas aluslepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte ühiste ohutusmeetodite ja nende läbivaatamise ning ühiste ohutusnäitajate ja ühiste ohutuseesmärkide läbivaatamise kohta. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja

koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

(26) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamisel ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendusvolitus seoses ohutusjuhtimissüsteemile ja selle osadele esitatavate nõuetega, hoolduse eest vastutavate üksuste puhul kaubavagunite sertifitseerimissüsteemi läbivaatamisega ja selle laiendamisega muudele veeremiühikutele, ning seoses õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimise aruannete põhisisuga. Kõnealuseid rakendusvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide tehtava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes[14].

(27) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mis kujutavad endast sisulist muudatust võrreldes varasema direktiiviga. Kohustus võtta üle muutmata sätted tuleneb varasemast direktiivist.

(28) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikide kohustusi, mis tulenevad direktiivide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaegadest, mis on esitatud II lisa B osas,

---

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 26 (kohandatud)

~~Kuna kavandatud meetmete eesmärki, milleks on liikmesriikide tegevuste koordineerimine ohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks ning õnnetusjuhtumite uurimiseks ja ühenduse tasandil ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetodite, ühiste ohutusnäidikute ja ohutussertifikaatide ühiste nõuete kehtestamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seepärast on seda meetme ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus kehtestada meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale;~~

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 27 (kohandatud)

~~Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused[15].~~

---

[14] ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

[15] ~~ELT L 184, 17.07.1999, lk 23.~~

~~↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 28 (kohandatud)~~

~~Käesoleva direktiivi eesmärgiks on raudtee ohutust käsitlevate asjakohaste ühenduse õigusaktide korrastamine ja koondamine. Sellest tulenevalt tuleks tühistada raudtee-ettevõtjate ohutuse sertifitseerimise sätted, mis olid varem sätestatud direktiivis 2001/14/EÜ, koos kõikide viidetega ohutuse sertifitseerimisele. Direktiiv 95/18/EÜ sisaldas nõudeid tegevpersonali ohutuskvalifikatsiooni ja veeremi ohutuse suhtes, mis on hõlmatud käesoleva direktiivi ohutussertifitseerimisnõuetega ja ei peaks seepärast enam sisalduma litsentseerimisnõuetes. Litsentseeritud raudtee-ettevõtja peaks omama ohutussertifikaati, et raudtee infrastruktuurile juurdepääsu saada.~~

~~↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16, põhjendus 29 (kohandatud)~~

~~Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta käesoleva direktiivi sätete rikkumiste eest ja tagama nende eeskirjade rakendamise. Sellised karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.~~

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

~~Eesmärk~~ Reguleerimisese

~~Käesoleva direktiivi eesmärgiks on~~ ⌦ Käesoleva direktiiviga nähakse ette sätted, et ⌫ tagada ohutuse arendamine ja ~~täiustamine~~ suurendamine ~~ühenduse~~ ⌦ Euroopa Liidu ⌫ raudteedel ning parem juurdepääs raudteeveoteenuste turule järgmiste meetmetega:

a) ~~liikmesriikides reguleeritavate~~ regulatiivse struktuuri~~de~~ ühtlustamine liikmesriikides;

b) ⌦ raudteesüsteemis ⌫ osalejate vahel ~~kohustuste~~ vastutuse jagamine;

c) ühiste ohutuseesmärkide ja ühiste ohutusmeetodite väljatöötamine, et ~~silmas pidades~~ ⇨ järk-järgult kõrvaldada vajadus ⇦ siseriiklike eeskirjade ~~suuremal määral ühtlustamist~~ järele;

d) ⇨ riikliku ⇦ ohutusasutuse ~~ja~~ ning ~~vahejuhtumite~~ õnnetusjuhtumite ja intsidentide ~~uurimisorgani~~ ohutusjuurdlusasutuse moodustamise nõudmine igas liikmesriigis;

e) ~~raudtee ohutuse~~ raudteeohutuse juhtimise, reguleerimise ja järelevalve ~~ühisprintsiipide~~ ühiste põhimõtete ~~määratlemine~~ kindlaks määramine.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide selliste raudteesüsteemide suhtes, mida võib lahutada ~~alamsüsteemideks~~ allsüsteemideks struktuuri- ja ⇨ talitusvaldkondade ⇦ ~~tegevusvaldkondade~~ kaupa. See hõlmab terviksüsteemi ohutusnõudeid, sealhulgas ~~infrastruktuuri~~ taristu ja liiklustegevuse ohutut ~~juhtimine~~ juhtimist ning ~~raudtee-ettevõtjate~~ raudteeveo-ettevõtjate ⇨ , ⇦ ~~ja~~ ~~raudteeinfrastruktuuri ettevõtjate~~ taristuettevõtjate ⇨ ning muude raudteesüsteemi osaliste ⇦ interaktsiooni.

2. ⇨Käesoleva direktiivi reguleerimisalast on välja jäetud järgmised süsteemid: ⇦

~~Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamiseks võetavate meetmete hulgast välja jätta:~~

a) metrood, trammid ja ~~muud~~ ~~kerge rööbastranspordi süsteemid~~ kergraudteesüsteemid;

b) ülejäänud raudteesüsteemist ~~funktsionaalselt~~ talituslikult eraldiseisvad võrgustikud, mis on ~~mõeldud~~ ette nähtud üksnes kohalike, linnasiseste või linnalähiste reisijateveoteenuste osutamiseks ning üksnes nimetatud võrgustikes tegutsevad ~~raudtee-ettevõtjad~~ raudteeveo-ettevõtjad;

⌦ 3. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamiseks võetavate meetmete reguleerimisalast välja jätta: ⌫

a~~e~~) eraomandis oleva ~~raudteeinfrastruktuuri~~ raudteetaristu ⇨ ja veeremiüksused, mida kasutatakse ainult sellisel taristul ⇦, mis on ette nähtud üksnes ~~infrastruktuuri~~ omaniku ~~oma~~ isiklikeks kaubavedudeks;

⇨b) taristu ja veeremiüksused, mida kasutatakse ainult kohalikul, ajaloolisel või turismi eesmärgil. ⇦

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkt 1

~~d) riigi raudteevõrgustikus kasutatavad ajaloolise väärtusega sõidukid, kui need vastavad siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja korrale, pidades silmas selliste sõidukite ohutu liikluse tagamist;~~

~~e) ajaloolise väärtusega raudteed, muuseumiraudteed ja turistidele mõeldud raudteed, mida kasutatakse oma raudteevõrgustikus, sh töökojad, sõidukid ja töötajad.~~

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

~~a)raudteesüsteem — struktuuri- ja tegevusvaldkondade alamsüsteemid kokku direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ määratluses ning süsteemi kui terviku juhtimine ja käitamine;~~

⇩uus

a) „raudteesüsteem” – liidu raudteesüsteem, nagu on määratletud direktiivi [xx raudteesüsteemi koostalitluse kohta] artiklis 2;

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~b) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja — asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest direktiivi 91/440/EMÜ artikli 3 määratluses, mis võib hõlmata ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide juhtimist. Need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib delegeerida erinevatele organitele või ettevõtjatele;~~

⇩uus

b) „taristuettevõtja” – taristuettevõtja, nagu on määratletud direktiivi 2001/14/EÜ[16] artiklis 2 [direktiivis 2001/14/EÜ „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja”].

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

c) ~~„raudtee-ettevõtja~~ raudteeveo-ettevõtja”– ~~raudtee-ettevõtja~~ raudteeveo-ettevõtja direktiivi 2001/14/EÜ ⇨ artiklis 2 ⇦ [direktiivis 2001/14/EÜ „raudtee-ettevõtja”] ~~määratluses~~ kindlaksmääratud tähenduses ja mis tahes muu avalik või eraõiguslik ettevõtja, ~~kelle~~ ~~tegevuseks~~ tegeleb ~~on~~ kauba- ja/või reisijateveo ~~teostamine~~ teostamisega raudteel ja kes on kohustatud tagama ~~veduriteenuse~~ veojõu; see hõlmab ka üksnes veojõudu tagavaid ettevõtjaid~~, kes pakuvad üksnes veduriteenust~~;

d) ~~„koostalitlusvõime~~ koostalitluse tehniline kirjeldus (KTK)” – kirjeldus~~ed~~, mis ~~millega on kaetud~~ hõlmab ~~kõik alamsüsteemid~~ allsüsteemi või ~~nende~~ allsüsteemi osa~~d~~, et tagada vastavus olulistele nõuetele ~~täitmiseks ning~~ ja ~~üleeuroopaliste kiir- ja tava~~raudteesüsteemi~~de~~ ~~koostalitlusvõime~~ koostalitlus ~~tagamiseks~~, nagu on määratletud ~~96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ~~ ⇨ direktiivi xx ⇦ ⇨ raudteesüsteemi koostalitluse kohta artiklis 2; ⇦

e) „ühised ohutuseesmärgid” – minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada raudteesüsteemi eri osades (näiteks tavaraudteesüsteem, kiirraudteesüsteem, pikad raudteetunnelid või üksnes kaubaveoks kasutatavad liinid) ja süsteemis tervikuna, väljendatuna aktsepteeritava riskitaseme näitajates;

~~f) ühised ohutusmeetmed väljatöötatavad meetodid ohutustasemete ja ohutuseesmärkide saavutamise ning muude ohutusnõuete täitmise hindamise kirjeldamiseks;~~

⌦ f) „ühised ohutusmeetodid” – meetodid, millega kirjeldatakse ohutustasemete hindamist ja ohutuseesmärkide saavutamist ning muude ohutusnõuete täitmist; ⌫

[16] EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

g) „⌦ riiklik ⌫ ohutusasutus” – siseriiklik asutus, millele on usaldatud ~~raudtee ohutusega~~ raudteeohutusega seotud ülesanded kooskõlas käesoleva direktiiviga, või mis tahes ~~kahe riigi vaheline~~ asutus, kellele ⌦ mitu ⌫ ~~liikmesriigid~~ liikmesriiki on need ülesanded usaldanud, et tagada ühtne ~~ohutussüsteem~~ ohutuskord ~~spetsialiseerunud piiriüleste infrastruktuuride jaoks~~;

h) „siseriiklikud ~~ohutus~~eeskirjad” – kõik raudtee ohutusnõudeid ⇨ või tehnilisi nõudeid ⇦ sisaldavad ⇨ siduvad ⇦ eeskirjad, mis on kehtestatud liikmesriigi tasandil ja on kohaldatavad ~~mitme raudtee-ettevõtja~~ ⇨ raudteeveo-ettevõtjate ⇦ suhtes olenemata neid väljaandvast asutusest;

i) „~~ohutuse juhtimissüsteem~~ ohutusjuhtimissüsteem” – ~~raudteeinfrastruktuuriettevõtja~~ taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja ~~moodustatud~~ loodud organisatsioon ja meetmed oma tegevuse ohutuks juhtimiseks;

j) „vastutav uurija” – ~~uurimise~~ juurdluse organiseerimise, teostamise ja kontrollimise eest vastutav isik;

k) „õnnetusjuhtum” – soovimatu või ettekavatsematu ootamatu sündmus või selliste sündmuste jada, millel on kahjulikud tagajärjed; õnnetusjuhtumid jagatakse järgmistesse kategooriatesse: kokkupõrked, rööbastelt mahasõidud, raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, liikuva veeremi põhjustatud ~~õnnetusjuhtumid~~ õnnetused ~~inimestele~~ inimestega, tulekahjud ja muud õnnetusjuhtumid;

l) „~~tõsine~~ raske õnnetusjuhtum” – rongide kokkupõrge või rööbastelt mahasõit, mille tulemuseks on vähemalt ühe inimese surm või ulatuslikud kahjustused viiele või enamale inimesele või tõsised kahjustused veeremile, ~~infrastruktuurile~~ taristule või keskkonnale ja mis tahes muud sarnased õnnetusjuhtumid, millel on selge mõju ~~raudtee ohutuse~~ raudteeohutuse reguleerimisele või ~~ohutuse juhtimisele~~ ohutusjuhtimisele; „ulatuslik kahjustus” – kahju~~stus~~, mille ~~ulatuseks~~ suuruseks ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus võib viivitamata hinnata kokku vähemalt kaks miljonit eurot;

m) „~~vahejuhtum~~ intsident” – mis tahes juhtum, mis ~~pole~~ ei ole õnnetusjuhtum ega ~~tõsine~~ raske õnnetusjuhtum, mis on seotud rongide käitamisega ja mõjutab käitamisohutust;

n) „~~uurimine~~ juurdlus” – õnnetusjuhtumite ja ~~vahejuhtumite~~ intsidentide ennetamiseks läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (kaasa arvatud põhjuste kindlakstegemine) ja vajaduse korral ~~ohutusalaste soovituste~~ ohutussoovituste väljatöötamist;

o) „põhjused” – tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis ~~viisid~~ põhjustasid õnnetuse või intsidendi~~ni~~;

~~p) agentuur — Euroopa Raudteeagentuur, raudtee ohutuse ja koostalitlusvõime alane ühenduse agentuur;~~

⇩uus

p) „kergraudtee” – linna- ja/või linnalähiliinide raudteetranspordisüsteemid, mille läbilaskevõime ja kiirus on suurema kandevõimega raudtee- ja metroosüsteemide omast väiksem, kuid trammisüsteemide omast suurem. Kergraudteesüsteemid võivad kasutada oma sõidueesõigust või jagada seda muu teeliiklusega ning reisijate või kauba pikamaavedude puhul veeremiüksust tavaliselt ei vahetata;

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

q) „teavitatud asutused" – asutused, mis vastutavad ~~koostalitlusvõime~~ koostalitluse komponentide vastavuse või sobivuse hindamise või ~~alamsüsteemide~~ allsüsteemide EÜ vastavustõendamise ~~EÜ~~ menetluste hindamise eest~~, nagu on määratletud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ~~;

r) „~~koostalitlusvõime~~ koostalitluse komponendid" – mis tahes ~~algkomponent~~ lihtkomponent, komponentide ~~rühm~~ kogum, ~~osaline~~ alakoost või ~~täielik seadmestik~~ kogukoost, ~~mida~~ mis ~~sisaldab~~ on inkorporeeritud või ~~kavatsuste~~ mida kavatsetakse inkorporeerida ~~kohaselt sisaldab~~ ~~alamsüsteem~~ allsüsteemi~~,~~ ning millest ~~otseselt või kaudselt sõltub~~ ~~kiir- või tava~~raudteesüsteemi ~~koostalitlusvõime~~ koostalitlus otseselt või kaudselt sõltub, nagu on määratletud ⇨ direktiivi xx raudteesüsteemi koostalitluse kohta artiklis 2 ⇦ ~~direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ~~;

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkt 2 (kohandatud)
⇨uus

s) „valdaja" – isik või üksus, kes ~~sõiduki~~ veeremiüksuse omanikuna või ~~sõiduki~~ veeremiüksuse kasutusõigust omades kasutab ~~sõidukit~~ veeremiüksust transpordivahendina ning on registreeritud valdajana ⇨ raudteeveeremi riiklikus registris, millele on osutatud ⇦ ~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ~~ ~~ühenduse~~ ⌦ direktiivi xx ⌫ raudteesüsteemi ~~koostalitlusvõime~~ koostalitluse kohta ~~(uuesti sõnastatud)~~[17] ~~(edaspidi "raudteede koostalitlusvõime direktiiv")~~ ~~artiklis 33 sätestatud~~ artiklis 43 ~~riiklikus raudteeveeremi registris~~;

t) „~~„~~hoolduse eest vastutav üksus" – ~~sõiduki~~ veeremiüksuse hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud ~~riiklikus~~ raudteeveeremi riiklikus registris;

u) „~~„sõiduk~~veeremiüksus" – raudteeliinidel oma ratastel sõitmiseks sobiv ~~raudteesõiduk~~veeremiüksus kas ~~veduriga~~ veojõuga või ilma ⇨ fikseeritud või muudetava koosseisuna ⇦. ~~Sõiduk~~ Veeremiüksus koosneb ühest või mitmest struktuurilisest ja ~~funktsionaalsest~~ talituslikust allsüsteemist ~~või selliste allsüsteemide osadest~~;~~.~~

⇩uus

v) „tootja" – füüsiline või juriidiline isik, kes toodab koostalituse komponendi või allsüsteemi või laseb selle projekteerida või toota ning turustab seda enda nime või kaubamärgi all;

w) „saatja" – ettevõtja, kes saadab kaupa kas enda nimel või kolmanda isiku nimel;

x) „laadija" – ettevõtja, kes laadib pakitud veosed, sh ohtlikud veosed, väikekonteinerid või teisaldatavad paagid vagunisse või konteinerisse või kes laadib

[17] ~~ELT L 191, 18.07.2008, lk 1.~~

konteineri, mahtkonteineri, mitmeelemendilise gaasikonteineri, paakkonteineri või teisaldatava konteineri vagunisse;

y) „täitja” – ettevõtja, kes täidab paagi (tsisternvagun, kergpaagiga vagun, teisaldatav paak või paakkonteiner), vaguni, suurkonteineri või väikekonteineri puistveoks või anumakogumiga vaguni või mitmeelemendilise gaasikonteineri veosega, st ohtliku veosega.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

II PEATÜKK

OHUTUSE ARENDAMINE JA JUHTIMINE

Artikkel 4

⇨ Raudteesektori osaliste roll ⇦ ~~R~~raudteeohutuse ⇨ arendamisel ja suurendamisel ⇦ ~~**arendamine ja täiustamine**~~

1. Liikmesriigid ⇨ ja amet ⇦ tagavad ~~võimaluse korral~~, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt ~~täiustuks~~ suureneks, võttes arvesse ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ õigusaktide arengut ningja tehnika ja teaduse ~~progressi~~ arengut ning tegeldes eelisjärjekorras tõsiste õnnetusjuhtumite ~~ennetamisega~~ ärahoidmisega.

~~Liikmesriigid tagavad ohutusreeglite sätestamise, kohaldamise ja jõustamise avatud ja mittediskrimineerival viisil, aidates kaasa ühtse Euroopa raudteetranspordisüsteemi arengule.~~

~~2. Liikmesriigid tagavad, et raudtee ohutuse arendamise ja täiustamise meetmetes võetakse arvesse süsteemipõhise lähenemise vajadust.~~

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
➔$_1$ 2008/110/EÜ artikli 1 lõige 3
⇨uus

2. Liikmesriigid tagavad, et vastutus raudteesüsteemi turvalise toimimise ja sellega seotud riskide ~~juhtimise~~ kontrollimise eest lasub ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjatel ja raudteeveo-ettevõtjatel, kohustades neid:

a) ~~juurutama~~ rakendama vajalikke ~~riskijuhtimismeetmeid~~ riskikontrollimeetmeid, vajadusel~~i~~korral üksteisega koostöös~~,~~;

b) rakendama ⌦ liidu ja ⌫ siseriiklikke ~~ohutus~~eeskirju; ~~ja standardeid~~

c) kehtestama ohutus~~e~~juhtimissüsteeme kooskõlas käesoleva direktiiviga.

Ilma et see piiraks tsiviilvastutuse kohaldamist kooskõlas liikmesriikide õigusnõuetega, vastutab iga ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja tema osa eest süsteemis ja selle ohutu toimimise, sealhulgas materjalitarnete ja teenuste ~~all~~hanke eest, kasutajate, klientide, asjaomaste ~~tööliste~~ töötajate ja kolmandate ~~poolte~~ isikute ees. ⇨Taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemis võetakse samuti arvesse kolmandate isikute tegevusega seotud riske. ⇦

34. ~~Sellega ei piirata iga~~ ⌦ Iga ⌫ tootja, hoolduse tarnija, ➔$_1$ valdaja ➔, teenuseosutaja ja hankeüksus~~e vastutust selle eest~~ ⌦ tagab ⌫, et tema tarnitud veerem, sisseseade, tarvikud ~~ning~~, seadmed ja teenused vastaksid kirjeldatud nõuetele ja kasutustingimustele, nii et raudteeveo-ettevõtja ja/või ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja saab neid ohutult kasutusele võtta.

⇩uus

4. Kõik käitamisohutusega seotud osalised rakendavad vajalikud riskikontrollimeetmed, vajaduse korral koostöös teiste osalistega. Lisaks raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele kuuluvad kõnealuste osaliste hulka:

(a) veeremiüksuste hoolduse eest vastutavad üksused;

(b) saatjad, laadijad ja täitjad, kes on seotud laadimistoimingute ohutusega;

(c) tootjad, kes vastutavad ohutute veeremiüksuste, veeremiüksuste osade, komponentide või alakoostude, raudteetaristu, energia- ning raudteeäärsete kontrolli- ja signaalimissüsteemide projekteerimise ja tootmise eest ning veeremiüksusega seotud esmaste hooldusdokumentide väljaandmise eest.

5. Iga raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja ja hoolduse eest vastutav üksus tagab, et tema töövõtjad rakendavad riskikontrollimeetmeid. Selleks kohaldab iga raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja ja hoolduse eest vastutav üksus ühiseid jälgimismeetodeid, mis on ette nähtud määrusega (EL) nr 1078/2012[18]. Nende töövõtjad rakendavad seda menetlust lepinguliste kokkulepetega. Raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad ja hoolduse eest vastutavad üksused avalikustavad ameti või riikliku ohutusasutuse taotlusel oma lepingulised kokkulepped.

6. Raudteesüsteemi osaline, kes teeb kindlaks ohutusriskid, mis on seotud tehniliste seadmete, sealhulgas nende struktuursete allsüsteemide defektide ja projekteerimisvigade või talitushäiretega, teatab sellistest riskidest teistele kaasatud isikutele, et nad saaksid võtta vajalikke parandusmeetmeid tagamaks raudteesüsteemi ohutustaseme pideva järgimise.

7. Kui raudteeveo-ettevõtjad vahetavad veeremiüksusi, vahetavad kõik osalised käitamisohutusega seotud kogu teavet. Selline teave hõlmab teavet veeremiüksuse seisundi ja varasema hoolduse kohta, hooldusraamatute osasid, laadimistoimingute jälgitavust ja saatelehti. Kõnealune teave on piisavalt üksikasjalik, et hinnata raudteeveo-ettevõtja veeremiüksuse käitamisega seotud riske.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Artikkel 5

Ühised ohutusnäitajad

1. Ühiste ohutuseesmärkide saavutamise hindamise hõlbustamiseks ning selleks et ~~toetamaks~~ toetada raudteeohutuse üldise arengu ~~järelevalvet~~ jälgimist, koguvad liikmesriigid teavet ühiste ohutusnäitajate kohta riiklike ohutusasutuste aastaaruannete kaudu, nagu on osutatud artiklis 18.

[18] ELT L 320, 17.11.2012, lk 8.

~~Ühiste ohutusnäitajate esimene võrdlusaasta on 2006; nendest näitajatest antakse aru aastaaruandes järgmisel aastal.~~

Ühised ohutusnäitajad ~~moodustatakse~~ määratakse kindlaks vastavalt I lisas sätestatule.

⇩uus

2. Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte I lisa läbivaatamise kohta, et eelkõige ajakohastada tehnika arengut arvesse võttes ühiseid ohutusnäitajaid ning kohandada õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühiseid meetodeid.

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkt 4 (kohandatud)

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

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

Artikkel 6

Ühised ohutusmeetodid

🡻2008/110/EÜ artikli 1 lõike 5 punkt a (kohandatud)

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

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

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

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

~~2. Ühiste ohutusmeetmete projekti ja ühiste ohutusmeetmete läbivaadatud projekti koostab agentuur artikli 27 lõikes 2 osutatud korras kehtestatud mandaatide alusel.~~

~~Ühiste ohutusmeetmete projekti aluseks on liikmesriikide olemasolevate meetmete läbivaatamine.~~

~~3~~1. Ühised ohutus~~meetmed~~meetodid kirjeldavad, kuidas hinnatakse ~~ohutustaset~~ ⌦ ohutustasemeid ⌫ ning ohutuseesmärkide ja muudele ohutusnõuetele vastavuse saavutamist~~.~~ ~~,Selleks~~ milleks ~~kirjeldatakse üksikasjalikult~~ töötatakse välja ja määratletakse:

a) riskihindamismeetodid;

b) kooskõlas artiklitega 10 ja 11 välja antud ohutussertifikaatide ja ohutuslubade vastavushindamise meetodid

~~ja~~

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkti 5 alapunkt b

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

⇩uus

c) riiklike ohutusasutuste kohaldatavad järelevalvemeetodid ning raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ja hoolduse eest vastutavate ettevõtjate kohaldatavad jälgimismeetodid;

d) mis tahes muud meetodid, mis hõlmavad ohutusjuhtimissüsteemi meetmeid ja mida on liidu tasandil vaja ühtlustada.

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkti 5 alapunkt c

~~4. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi korrapäraste ajavahemike tagant, võttes arvesse nende rakendamisel saadud kogemusi, raudteeohutuse üldist arengut ja liikmesriikide artikli 4 lõikes 1 sätestatud kohustusi. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.~~

⇩uus

2. Komisjon annab ametile volitused koostada punki 1 alapunktis d osutatud uued ühised ohutusmeetodid, vaadata läbi kõik ühised ohutusmeetodid ja ajakohastada neid, et võtta arvesse tehnika arengut ja ühiskondlikke vajadusi, ning anda komisjonile asjakohaseid soovitusi.

Soovituste koostamisel võtab amet arvesse kasutajate ja sidusrühmade arvamust. Soovitused hõlmavad aruannet kõnealuse konsulteerimise tulemuste kohta ja aruannet, milles käsitletakse uute, vastuvõetavate ühiste ohutusmeetodite mõju.

3. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi korrapäraste ajavahemike tagant, võttes arvesse nende kohaldamisel saadud kogemusi, raudteeohutuse üldist arengut ja seda et ohutustase üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt suureneks.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, millega nähakse ette ühised ohutusmeetodid ja läbivaadatud ühised ohutusmeetodid.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

5. Liikmesriigid teevad kõik vajalikud muudatused siseriiklikes ~~ohutus~~eeskirjades ühiste ohutusmeetodite vastuvõtmist ja läbivaatamist silmas pidades.

Artikkel 7

Ühised ohutuseesmärgid

~~1. Ühised ohutuseesmärgid töötatakse välja, võetakse vastu ja vaadatakse läbi käesolevas artiklis sätestatud korras.~~

~~2. Ühiste ohutuseesmärkide projekti ja ühiste ohutuseesmärkide läbivaadatud projekti koostab agentuur artikli 27 lõikes 2 osutatud korras kehtestatud mandaatide alusel.~~

↓2008/110/EÜ artikli 1 lõike 6 punkt a (kohandatud)

~~3. Ühiste ohutuseesmärkide esimese komplekti eelnõu aluseks on liikmesriikides kehtivate eesmärkide ja ohutustaseme uuring ning sellega tagatakse, et raudteesüsteemi olemasolev ohutustase üheski liikmesriigis ei vähene. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2009 ja see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.~~

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

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

1.~~4.~~ ~~Ühised~~ ~~ohutuseesmärgid~~ Üü~~h~~iste ohutuseesmärkidega ~~määratlevad~~ määratakse kindlaks minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada raudteesüsteemi eri osades ja süsteemis tervikuna igas liikmesriigis, väljendatuna järgmistes vastuvõetava riski näitajates:

a) individuaalsed riskid seoses reisijate, personali (sealhulgas töövõtjate), raudteeületuskohtade kasutajate ja teistega ning, ilma et see piiraks kehtivate siseriiklike ja rahvusvaheliste vastutusega seotud eeskirjade kohaldamist, individuaalsed riskid, mis on seotud isikute lubamatu viibimisega raudteerajatiste territooriumil ~~seotud individuaalsed riskid~~;

b) ühiskondlikud riskid.

⇩uus

2. Komisjon annab ametile volituse koostada läbivaadatud ühised ohutuseesmärgid ja anda komisjonile asjakohaseid soovitusi.

3. Ühised ohutuseesmärgid vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes arvesse raudteeohutuse üldist arengut. Läbivaadatud ühised ohutuseesmärgid kajastavad eelisvaldkondi, kus ohutust tuleb veelgi suurendada.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 26 vastu delegeeritud õigusakte, millega nähakse ette läbivaadatud ühised ohutuseesmärgid.

↓2008/110/EÜ Artikli 1 punkti 6 alapunkt b (kohandatud)

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

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

5,6 Liikmesriigid teevad kõik vajalikud muudatused siseriiklikes ~~ohutus~~eeskirjades, et saavutada vähemalt ühised ohutuseesmärgid~~,~~ ja läbivaadatud ühised ohutuseesmärgid vastavalt nende rakendamise ajakavadele. Nad teavitavad nendest eeskirjadest komisjoni kooskõlas artikliga 8 ~~lõikega~~ ~~3~~.

Artikkel 8

Siseriiklikud ~~ohutus~~eeskirjad

~~Käesoleva direktiivi rakendamisel kehtestavad liikmesriigid siduvad siseriiklikud ohutuseeskirjad ning tagavad nende avaldamise ja kättesaadavuse kõikidele raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatele, raudtee-ettevõtjatele, ohutussertifikaadi taotlejatele ja ohutusloa taotlejatele selges keeles, mis on asjaomastele pooltele arusaadav.~~

⇩uus

1. Liikmesriigid võivad sätestada uusi siseriiklikke eeskirju üksnes järgmistel juhtudel:

a) eeskirjad, milles käsitletakse olemasolevaid ohutusmeetodeid, ei ole ühiste ohutusmeetoditega hõlmatud;

b) kiireloomulise ennetava meetmena, eelkõige õnnetusjuhtumi järel.

Liikmesriigid tagavad, et siseriiklike eeskirjadega võetakse arvesse vajadust süsteemipõhise lähenemisviisi järele.

2. Kui liikmesriik kavatseb võtta kasutusele uue siseriikliku eeskirja, teavitab ta kõnealuse eeskirja kavandist ametit ja komisjoni, kasutades selleks asjakohast IT-süsteemi kooskõlas määruse (EÜ) nr …/… [ameti määrus]artikliga 23.

3. Kui amet saab teada mis tahes teatatud või teatamata siseriiklikust eeskirjast, mis on liigne või vastuolus ühiste ohutusmeetoditega või liidu mis tahes muu õigusaktiga, mis on vastu võetud pärast siseriikliku eeskirja kohaldamist, kohaldatakse määruse (EL) nr …/… [ameti määrus] artikliga 22 ette nähtud menetlust.

4. Liikmesriigid tagavad, et siseriiklikud eeskirjad tehakse kättesaadavaks tasuta ja selges, kõigile kaasatud osapooltele arusaadavas keeles.

5. Käesoleva artikli kohaselt teatatud siseriiklike eeskirjade suhtes ei kohaldata direktiiviga 98/34/EÜ ette nähtud teatamismenetlust.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

~~2. Hiljemalt 30. aprilliks 2005 teavitavad liikmesriigid komisjoni kõikidest asjakohastest kehtivatest siseriiklikest ohutuseeskirjadest, nagu on sätestatud II lisas, ja märgivad nende rakendusvaldkonna.~~

~~Teatises teavitatakse veel eeskirjade põhisisust koos viidetega õigusaktidele, õigusakti laadist ja milline asutus või organisatsioon vastutab selle avaldamise eest.~~

~~3. Hiljemalt neli aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist hindab agentuur siseriiklike ohutuseeskirjade avaldamist ja kättesaadavaks tegemist kooskõlas esimese lõikega. Samuti annab agentuur asjaomaseid soovitusi komisjonile selliste eeskirjade avaldamiseks, et hõlbustada juurdepääsu asjakohase teabele.~~

~~4. Liikmesriigid teavitavad viivitamata komisjoni teavitatud siseriiklike ohutuseeskirjade muudatustest ja uuest sellisest eeskirjast, mida võidakse kehtestada, välja arvatud kui eeskiri on täielikult seotud koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste rakendamisega.~~

~~5. Selleks et vähendada uute siseriiklike eeskirjade kasutuselevõtmist ja seega vältida uute barjääride loomist ning pidades silmas ohutuseeskirjade järkjärgulist ühtlustamist, jälgib komisjon uute siseriiklike eeskirjade kasutuselevõttu liikmesriikides.~~

~~6. Kui liikmesriik pärast koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste vastuvõtmist kavandab uue siseriikliku ohutusreegli kehtestamist, mis eeldab koostalitlusvõime tehnilistest kirjeldustest kõrgemat ohutustaset, või kui liikmesriik kavatseb kehtestada uue siseriikliku ohutuseeskirja, mis võib mõjutada teiste liikmesriikide raudtee-ettevõtjate tegevust asjaomase liikmesriigi territooriumil, konsulteerib nimetatud liikmesriik õigeaegselt kõigi huvitatud pooltega ning kohaldatakse lõikes 7 nimetatud korda.~~

~~7. Liikmesriik esitab ohutuseeskirja projekti koos selle kehtestamise põhjustega komisjonile läbivaatamiseks.~~

~~Kui komisjon leiab, et ohutuseeskirja projekt pole vastavuses ühiste ohutusmeetmetega või vähemalt ühiste ohutuseesmärkide saavutamisega või et see kujutab endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit või liikmesriikide vahelise raudteeveotegevuse varjatud piiramist, võetakse asjaomasele liikmesriigile adresseeritud otsus artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.~~

~~Kui komisjonil on tõsiseid kahtlusi selles osas, kas ohutuseeskirja projekt on vastavuses ühiste ohutusmeetmetega või vähemalt ühiste ohutuseesmärkide saavutamisega, või komisjon leiab, et see kujutab endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit või liikmesriikide vahelise raudteeveotegevuse varjatud piiramist, teavitab komisjon viivitamata asjaomast liikmesriiki, mis peatab eeskirja vastuvõtmise, jõustamise või rakendamise kuni otsuse võtmiseni kuue kuu jooksul artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.~~

Artikkel 9

Ohutus~~-~~juhtimissüsteemid

1. ~~Raudteeinfrastruktuuri-~~Taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad kehtestavad oma ohutus~~-~~juhtimissüsteemid tagamaks, et raudteesüsteem suudab saavutada vähemalt ühised ohutuseesmärgid~~,~~ ja et see on vastavuses ~~artiklis~~ 8 ja II ~~lisas kirjeldatud siseriiklike ohutusreeglitega ja koostalitlusvõime~~ koostalitluse tehnilistes kirjeldustes sätestatud

ohutusnõuetega ning et kohaldatakse ühiste ohutus~~meetmete~~meetodite asjakohaseid elemente ⌦ ning artikli 8 kohaselt teatatud eeskirju ⌫.

2. Ohutuse~~e~~juhtimissüsteem vastab ~~III lisas sätestatud~~ nõuetele ~~ja sisaldab seal toodud elemente~~, mis on kohandatud asjaomase tegevuse iseloomu, ulatuse ja muude tingimustega. ~~See~~ Sellega ~~tagab~~ tagatakse ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja tegevusega seotud kõikide riskide ~~kontrolli~~, sealhulgas hoolduse ~~pakkumine~~ ja materjali ~~tarned~~ tarnimise ning töövõtjate kasutamise~~ga~~ seotud riskide kontroll. Ilma et see piiraks olemasolevate siseriiklike ja rahvusvaheliste vastutuseeskirjade kohaldamist, arvestatakse ohutuse~~e~~juhtimissüsteemis, kui see on võimalik ja mõistlik, ka teiste osapoolte tegevusest tulenevaid riske.

⇩uus

Komisjon kehtestab ohutusjuhtimissüsteemi elemendid rakendusaktide abil. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

3. Mis tahes ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja ohutuse~~e~~juhtimissüsteemis arvestatakse erinevate raudteeveo-ettevõtjate tegevuse mõju võrgustikus ja sätestatakse võimalus kõigile raudteeveo-ettevõtjatele tegutseda kooskõlas ~~koostalitlusvõime~~ koostalitluse tehniliste kirjelduste ja siseriiklike ~~ohutusreeglitega~~eeskirjadega ning nende ohutussertifikaadis sätestatud tingimustega. ~~Lisaks~~ ⌦ Ohutusjuhtimissüsteemi ⌫ arendatakse ~~seda~~ eesmärgiga koordineerida ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja ~~tegutsemist hädaolukorras~~ ~~koos~~ ja kõigi selles ~~infrastruktuuris~~ taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate~~ga~~ tegutsemist hädaolukorras.

4. Igal aastal esitavad kõik ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad ⌦ riiklikule ⌫ ohutusasutusele hiljemalt 30. juuniks iga-aastase ohutusaruande eelnenud kalendriaasta kohta. Ohutus~~A~~aruanne sisaldab järgmist:

a) teave~~t~~ organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise ja ohutuskavade tulemuste kohta;

b) siseriiklike ohutusnäitajate ja I lisas sätestatud ühiste ohutusnäitajate areng, kuivõrd see on ~~aruandeorganisatsiooni~~ aruandva organisatsiooni jaoks asjakohane;

c) ~~sisemise ohutusauditi~~ ohutusalase siseauditi tulemused;

d) tähelepanekud raudteetoimingute ja infrastruktuuri juhtimise puudujääkide ja talitlushäirete kohta, mis võiksid olla vajalikud ⌦ riiklikule ⌫ ohutusasutusele.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16
⇨uus

III PEATÜKK

OHUTUSE SERTIFITSEERIMINE JA ~~LUBAMINE~~ LUBADE VÄLJAANDMINE

Artikkel 10

~~Ohutussertifikaadid~~ ⇨Ühtne ohutussertifikaat ⇦

⇩uus

1. Juurdepääs taristule antakse üksnes neile raudteeveo-ettevõtjatele, kellel on ühtne ohutussertifikaat.

2. Ühtse ohutussertifikaadi annab amet selliste tõendite alusel, mis näitavad, et raudteeveo-ettevõtja on loonud oma ohutusjuhtimissüsteemi kooskõlas artikliga 9 ning täidab KTKdes ja muudes asjakohastes õigusaktides sätestatud tingimusi, et kontrollida riske ja osutada võrgustikus ohutuid veoteenuseid.

3. Ühtses ohutussertifikaadis märgitakse hõlmatud raudteetoimingute liik ja ulatus. See kehtib kogu liidus samaväärsete toimingute puhul.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~1. Raudtee infrastruktuurile juurdepääsu saamiseks peab raudtee-ettevõtja vastavalt käesolevale peatükile omama ohutussertifikaati. Ohutussertifikaat võib hõlmata kogu liikmesriigi raudteevõrgustiku või üksnes määratletud osa sellest.~~

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkti 7 alapunkt a

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

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~2. Ohutussertifikaat hõlmab järgmist:~~

~~a) raudtee-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteemi aktsepteerimist kinnitav sertifitseerimine, nagu on kirjeldatud artiklis 9 ja III lisas,~~

~~ja~~

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkti 7 alapunkt b

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

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~3. Selle liikmesriigi ohutusasutus, kus raudtee-ettevõtja esimest korda alustab oma tegevust, annab sertifikaadi kooskõlas lõikega 2.~~

~~Kooskõlas lõikega 2 antud sertifikaadis tuleb täpsustada sellega hõlmatud raudteetoimingute laad ja ulatus. Kooskõlas lõike 2 punktiga a antud sertifikaat kehtib kogu ühenduses samaväärsete raudteetransporditoimingute puhul.~~

~~4. Raudtee-ettevõtja kavandatava täiendavate raudteeteenuste käituskoha liikmesriigi ohutusasutus annab vajadusel täiendava siseriikliku sertifikaadi kooskõlas lõike 2 punktiga b.~~

⇩uus

4. Kolm kuud enne mis tahes uue teenuse käivitamist, teavitab raudteeveo-ettevõtja asjakohast riiklikku ohutusasutust dokumentidest, millega kinnitatakse, et.

a) raudteeveo-ettevõtja järgib käituseeskirju, sh siseriiklikke eeskirju, mis on talle kättesaadavaks tehtud kooskõlas artikli 8 lõikega 4, ning hindab käitamisohutust, võttes arvesse komisjoni määruse (EÜ) nr 352/2009[19] nõudeid, ning tagab, et ta juhib kõike riske ohutusjuhtimissüsteemi abil ning et ta võtab kõik vajalikud meetmed ohutu käitamise tagamiseks;

b) raudteeveo-ettevõtja on võtnud meetmeid, mis on vajalikud, et teha koostööd ja kooskõlastada tegevust sellist võrgustikku/ selliseid võrgustikke käitava(te) taristuettevõtja(te)ga, kus ta kavatseb tegutseda;

c) raudteeveo-ettevõtja on võtnud vajalikke meetmeid, et tagada käitamisohutus;

d) raudteeveo-ettevõtjal on nõukogu direktiivi 95/18/EÜ[20] kohaselt välja antud litsents;

e) kavandatava tegevuse liik ja ulatus vastab tema ühtsel ohutussertifikaadil esitatule.

Kui riiklikul ohutusasutusel on kahtlusi seoses ühe või mitme tingimuse täitmisega, taotleb ta raudteeveo-ettevõtjalt lisateavet. Kõnealuse teabevahetuse tulemusel ei või siiski tegevuse käivitamine peatuda või edasi lükkuda. Kui riiklik ohutusasutus leiab tõendeid ühe või mitme

[19] ELT L 108, 29.4.2009, lk 4.
[20] EÜT L 143, 27.6.1995, lk 70.

tingimuse täitmata jätmise kohta, annab ta küsimuse ametile arutada, kes võtab asjakohased meetmed, mis muu hulgas hõlmavad sertifikaadi tühistamist.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 ⇨uus

5. Ühtset ~~O~~ohutussertifikaati uuendatakse raudteeveo-ettevõtja taotlusel ajavahemike järel, mis ei ületa viit aastat. Seda uuendatakse tervikuna või osaliselt iga kord, kui tegevuse liik või ulatus oluliselt muutub.

Ühtse ~~O~~ohutussertifikaadi omanik teavitab viivitamata ⇨ ametit ⇦ ~~pädevat ohutusasutust viivitamata kõikidest~~ mis tahes olulistest muutustest ühtse ohutussertifikaadi ~~asjakohastes osades~~ tingimustes. Lisaks sellele teavitab ta ⇨ ametit ⇦ ~~pädevat ohutusasutust~~ uute töötajakategooriate või uute veeremitüüpide kasutuselevõtust.

~~Ohutusasutus~~ ⇨ Amet ⇦ võib nõuda ühtse ohutussertifikaadi ~~asjakohase osa~~ läbivaatamist pärast olulisi muutusi ohutuse õigus~~likus~~raamistikus.

~~6. Kui ohutusasutus leiab, et ohutussertifikaadi omanik ei vasta enam asutuse väljastatud sertifikaadi tingimustele, tühistab see sertifikaadi a- ja/või b-osad ja põhjendab oma otsust. Ohutusasutus, mis on tühistanud kooskõlas lõikega 4 väljastatud täiendava siseriikliku sertifikaadi, teavitab oma otsusest viivitamata ohutusasutust, mis andis sertifikaadi lõike 2 punkti a alusel.~~

~~Samuti peab ohutusasutus ohutussertifikaadi tühistama, kui selgub, et ohutussertifikaadi omanik pole seda kasutanud eesmärgipäraselt väljastamisele järgnenud aasta jooksul.~~

⇩uus

6. Kui riiklik ohutusasutus leiab, et ühtse ohutussertifikaadi omanik ei täida enam sertifitseerimistingimusi, palub ta ametil see tühistada. Amet võib ühtse ohutussertifikaadi tühistada, põhjendades oma otsust. Amet teavitab viivitamata kõiki selle võrgustiku riiklikke ohutusasutusi, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 ⇨uus

7~~6~~. ~~Ohutusasutus~~ ⇨ Amet ⇦ teavitab ~~agentuuri~~ ⇨ riiklikke ohutusasutusi ⇦ ühe kuu jooksul ~~lõike 2 punktis a osutatud~~ ⇨ ühtse ⇦ ohutus~~sertifikaatides~~sertifikaadi~~,~~ väljastamisest, uuendamisest, muutmisest või tühistamisest ~~mis on väljastatud, mida on uuendatud, muudetud või tühistatud~~. Asutus teatab raudteeveo-ettevõtja nime ja aadressi, ~~ohutus~~sertifikaadi väljastamiskuupäeva, ulatuse ja kehtivuse ning tühistamise korral otsuse põhjused.

~~7. 30. aprilliks 2009 annab agentuur hinnangu ohutusalase sertifitseerimise arengule ja esitab komisjonile aruande soovitustega ühtse ühenduse ohutussertifikaadi suunas liikumise strateegia kohta. Komisjon võtab soovituse alusel asjakohased meetmed.~~

⇩uus

8. Amet jälgib pidevalt ühtsete ohutussertifikaatide väljastamise meetmete tõhusust ja riiklike ohutusasutuste tehtavat järelevalvet ning vajaduse korral annab komisjonile soovitusi olukorra

parandamiseks. Need võivad hõlmata artikli 6 lõike 1 punkti d kohast ühiseid ohutusmeetodeid käsitlevat soovitust, mis hõlmab liidu tasandil ühtlustamist vajavaid ohutusjuhtimissüsteemi meetmeid.

⇩uus

Artikkel 11

Ühtsete ohutussertifikaatide taotlused

1. Ühtsete ohutussertifikaatide taotlused esitatakse ametile. Amet teeb otsuse taotluse kohta viivitamata ja mitte hiljem kui neli kuud pärast ametile kogu nõutud teabe ja võimaliku lisateabe esitamist. Kui taotlejalt nõutakse lisateabe esitamist, tuleb selline teave esitada viivitamata.

2. Amet annab üksikasjalikke juhendeid ühtse ohutussertifikaadi saamise kohta. Ta loetleb kõik artikli 10 lõike 2 eesmärgil sätestatud nõuded ja avaldab kõik asjakohased dokumendid.

3. Taotluse juhenddokument, milles kirjeldatakse ja selgitatakse ühtsete ohutussertifikaatide nõudeid ja loetletakse nõutavad dokumendid, tehakse taotlejatele tasuta kättesaadavaks. Riiklikud ohutusasutused teevad ametiga koostööd sellise teabe levitamisel.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

Artikkel ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

~~Raudteeinfrastruktuuri-~~Taristuettevõtjate ohutusload

1. Raudtee~~infrastruktuuri~~taristu haldamiseks ja käitamiseks ~~peab~~ ⌦ hangib ⌫ ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja ~~hankima~~ ohutusloa oma asukoha liikmesriigi ⌦ riiklikult ⌫ ohutusasutuselt.

Ohutusluba hõlmab ~~järgmist:~~

~~a)~~ luba, mis kinnitab, et aktsepteeritakse ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja artikli 9 ⌦ kohast ⌫ ohutus~~e~~juhtimissüsteemi ~~aktsepteerimist kinnitav luba~~, ~~nagu on kirjeldatud artiklis 9~~ ~~ja III lisas~~ ⌦ mis hõlmab ⌫ raudtee~~taristu~~ ~~infrastruktuuri~~ ohutut projekteerimist, hooldust ja käitamist ~~ohutuks projekteerimiseks, hoolduseks ja käituseks~~, sealhulgas vajadusel~~i~~ korral liikluskorraldus- ja ~~märguande~~signaalimissüsteemi ~~hoolduseks ja käituseks~~ hooldust ja käitamist käsitlevate ~~vajalike eri~~ nõuete ~~täitmiseks~~ täitmist tagavat menetlust ja sätteid ~~vajalike sätete aktsepteerimist~~.

~~ja~~

~~b) luba, mis kinnitab raudtee infrastruktuuri ohutuks projekteerimiseks, hoolduseks ja käituseks, sealhulgas vajadusel liikluskorraldus- ja märguandesüsteemi hoolduseks ja käituseks vajalike eri nõuete täitmiseks vajalike sätete aktsepteerimist.~~

2. Ohutusluba uuendatakse ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja taotlusel viieaastaste ajavahemike järel~~,~~ ~~mis ei ületa viit aastat~~. Seda uuendatakse tervikuna või osaliselt iga kord, kui ~~infrastruktuuri~~ taristut, ~~signalisatsiooni~~ signaalimist või elektrivarustust või käitus- ja hoolduspõhimõtteid oluliselt muudetakse. Ohutusloa omanik teavitab ~~pädevat~~ riiklikku ohutusasutust viivitamata kõikidest sellistest muutustest.

Riiklik ~~O~~ohutusasutus võib nõuda ohutusloa läbivaatamist pärast olulisi muutusi ohutuse õigus~~likus~~raamistikus.

Kui riiklik ohutusasutus leiab, et loa~~ga~~ saanud ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja ei vasta enam ~~asutuse~~ väljastatud ohutusloa tingimustele, tühistab ~~see~~ ta loa ja põhjendab oma otsust.

⇩uus

3. Riiklik ohutusasutus teeb otsuse ohutussertifikaadi või ohutusloa taotluse kohta viivitamata ja igal juhul mitte hiljem kui neli kuud pärast kogu nõutud teabe ja võimaliku lisateabe esitamist.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~3~~4. Riiklik ~~O~~ohutusasutus teavitab ~~agentuuri~~ ametit ühe kuu jooksul ohutuslubadest, mis on väljastatud, mida on uuendatud, muudetud või tühistatud. Asutus teatab ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja nime ja aadressi, ohutusloa väljastamiskuupäeva, ulatuse ja kehtivuse ning tühistamise korral ~~otsuse põhjused~~ põhjendab otsust.

~~*Artikkel 12*~~

~~**Ohutussertifitseerimise ja ohutusloaga seotud nõuded taotlusele**~~

~~1. Ohutusasutus teeb otsuse ohutussertifitseerimise või ohutusloa taotluse suhtes viivitamata ja mitte hiljem kui neli kuud pärast ohutusasutuse nõutud kogu teabe ja võimaliku lisateabe esitamist. Kui taotlejalt nõutakse lisateabe esitamist, tuleb selline teave esitada viivitamata.~~

~~2. Uute raudtee-ettevõtjate asutamise ning teiste liikmesriikide raudtee-ettevõtjate taotluste esitamise hõlbustamiseks annab ohutusasutus üksikasjalikud juhised ohutussertifikaadi hankimise kohta. Asutus loetleb kõik artikli 10 lõike 2 eesmärgil sätestatud nõuded ja teeb kõik asjaomased dokumendid taotlejale kättesaadavaks.~~

~~Juhised antakse raudtee-ettevõtjatele, kes esitavad ohutussertifikaadi taotluse seoses teenustega infrastruktuuri määratletud piiratud osal, määratledes kõnealuse osa suhtes kehtivad eeskirjad.~~

~~3. Taotluse juhend, milles kirjeldatakse ja selgitatakse ohutussertifikaatide nõudeid ja loetletakse esitatavad dokumendid, tuleb taotlejatele tasuta kättesaadavaks teha. Kõik ohutussertifikaatide taotlused esitatakse ohutusasutuse nõutud keeles.~~

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Artikkel 13

Juurdepääs koolitusele

1. Liikmesriigid tagavad, et ~~ohutussertifikaate taotlevatel~~ raudtee~~veo~~-ettevõtjatel ~~oleks~~ on õiglane ja ~~mitte kedagi~~ mittediskrimineeriv juurdepääs rongijuhtide ja rongi saatepersonali koolitusele, kui selline koolitus on vajalik teenuste osutamiseks nende võrgustikus või selleks

et täita ohutussertifikaadi ⌦ ning direktiivi 2007/59/EÜ[21] kohaste litsentside ja sertifikaatide ⌫ saamiseks ~~ja~~ vajalikke ~~nõuete~~ nõudeid ~~täitmiseks~~.

Pakutavad teenused hõlmavad ~~peavad hõlmama~~ koolitust kasutusel olevatel marsruutidel vajalike marsruuditeadmiste, käituseeskirjade ja -menetluste, signaalimise- ja ~~signalisatsiooni- ja juhtimise~~ kontrollisüsteemi ning hädaabinõude osas.

Liikmesriigid ~~peavad~~ tagavad ühtlasi ~~tagama~~, et ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjatel ja nende töötajatel, kes täidavad elutähtsaid ohutusülesandeid, ~~oleks~~ on õiglane ja ~~mitte kedagi~~ mittediskrimineeriv juurdepääs koolitusele.

Kui koolitusteenused ei sisalda eksameid ja sertifikaatide andmist, tagavad liikmesriigid, et raudteeveo-ettevõtjatel on juurdepääs sellisele sertifitseerimisele~~, kui see on ohutussertifitseerimise nõue~~.

Riiklik ~~O~~ohutusasutus tagab, et koolitusteenuste pakkumine või sertifikaatide andmine, kui see on asjakohane, vastab ~~ohutus~~nõuetele, mis on sätestatud ⌦ direktiivis 2007/59/EÜ ⌫ , ~~artiklis 8 ja II lisas kirjeldatud koostalitlusvõimee~~ koostalitluse tehnilistes kirjeldustes või artiklis 8 ⌦ osutatud ⌫ siseriiklikes ~~ohutus~~eeskirjades.

2. Kui koolitusvõimalused on kättesaadaval üksnes ühe raudteeveo-ettevõtja või ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja teenuste kaudu, tagavad liikmesriigid, et need tehakse kättesaadavaks teistele raudteeveo-ettevõtjatele mõistliku ja ~~mitte kedagi~~ mittediskrimineeriva hinnaga, mis on kulupõhine ja võib sisaldada kasumimarginaali.

3. Uute rongijuhtide, ~~kaug~~rongide personali ja tähtsaid ülesandeid täitva personali värbamisel peab raudteeveo-ettevõtjatel olema võimalus arvesse võtta mis tahes koolitust, kvalifikatsiooni ja kogemust, mis on saadud eelnevalt teistelt raudteeveo-ettevõtjatelt. Sel eesmärgil on sellistel töötajatel õigus omada juurdepääsu kõikidele dokumentidele, mis tõendavad nende koolitust, kvalifikatsiooni ja kogemust, ja saada neist koopiaid ja neid edastada.

4. ~~Igal juhul vastutab iga raudtee-ettevõtja ja iga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja~~ ⌦ Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad ⌫ vastutavad ~~oma~~ selliste töötajate koolitustaseme ja kvalifikatsiooni eest, kes täidavad ohutusega seotud ülesandeid~~, nagu on sätestatud artiklis 9 ja III lisas~~.

↓2008/57/EÜ artikkel 40

↓2008/110/EÜ artikli 1 lõige 8 (kohandatud)
⇨uus

Artikkel 14~~a~~

~~Sõiduki~~ Veeremiüksuste hooldamine

1. Igale ~~sõidukile~~ veeremiüksusele määratakse enne selle kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus, mis registreeritakse ~~riiklikus~~

[21] ELT L 315, 3.12.2007, lk 51.

raudteeveeremi riiklikus registris vastavalt ~~raudteede koostalitlusvõime~~ direktiivi XX (raudteesüsteemi koostalitluse kohta) artiklile 43~~33~~.

2. Hoolduse eest vastutavaks üksuseks võib olla raudteeveo-ettevõtja, ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja või valdaja.

3. Ilma et see piiraks artikli~~s~~ 4 ~~sätestatud~~ kohast raudteeveo-ettevõtjate ja ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjate vastutust ~~raudtee~~ rongi ohutu ~~toimimise~~ käitamise eest, tagab hoolduse eest vastutav üksus hooldussüsteemi kaudu, et ~~sõidukid~~ veeremiüksused, mille hoolduse eest ta vastutab, on ohutus töökorras. Selleks tagab hoolduse eest vastutav üksus, et ~~sõidukeid~~ veeremiüksuseid hooldatakse vastavalt:

a) iga ~~sõiduki~~ veeremiüksuse hooldus~~dokumendile~~raamatule;

b) kehtivatele nõuetele, sh hoolduseeskirjadele ja ~~koostalitlusvõimee~~ koostalitluse tehniliste kirjelduste sätetele.

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

4. Kaubavagunite puhul sertifitseerib iga hoolduse eest vastutava üksuse asutus, mida on akrediteeritud või tunnustatud vastavalt ⇨ komisjoni määrusele (EL) nr 445/2011[22] ⇦ ~~lõikele 5~~, või ~~sise~~riiklik ohutusasutus. ~~Akrediteerimisprotsess põhineb sellistel sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel nagu asjaomased seeria EN 45000 Euroopa standardid.~~ Tunnustamisprotsess põhineb samuti sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel.

Kui hoolduse eest vastutav üksus on ~~raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja, kontrollib ⇨ määrusele (EL) nr 445/2011 ⇦ vastavust asjaomane ~~sise~~riiklik ohutusasutus kooskõlas ~~artiklis~~ ⌦ artiklis 12 ⌫ ~~10 või 11~~ osutatud menetlusega ~~vastavust lõike 5 alusel vastuvõetavatele nõuetele~~ ning seda vastavust kinnitatakse nendes menetlustes kirjeldatud sertifikaatidel.

~~5. Hiljemalt 24. detsember 2010. võtab komisjon agentuuri soovituse alusel vastu meetme, millega luuakse kaubavagunite hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimise süsteem. Selle süsteemi kohaselt väljastatud sertifikaadid kinnitavad vastavust lõikes 3 osutatud nõuetele.~~

~~Meede hõlmab nõudeid, mis puudutavad:~~

~~a) üksuse poolt rajatud hooldussüsteemi;~~

~~b) üksusele väljastatud sertifikaadi vormingut ja kehtivust;~~

~~c) sertifikaatide väljastamise ning sertifitseerimissüsteemi toimimiseks vajalike kontrollimiste eest vastutava asutuse või asutuste akrediteerimise või tunnustamise kriteeriume;~~

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

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

~~Hiljemalt 24. detsember 2018. vaatab komisjon agentuuri soovituse alusel selle meetme läbi, et hõlmata kõiki sõidukeid ning vajaduse korral ajakohastada kaubavagunitele kohaldatavat sertifitseerimissüsteemi.~~

[22] ELT L 122, 11.5.2011, lk 22.

5~~6~~. Lõike 4~~5~~ kohaselt väljastatud sertifikaadid kehtivad kogu ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ territooriumil.

~~7. Agentuur hindab lõike 5 alusel rakendatud sertifitseerimise protsessi ja esitab aruande komisjonile hiljemalt kolme aasta jooksul pärast asjakohase meetme jõustumist.~~

⇩uus

6. 31. maiks 2014 hindab amet kaubavagunite puhul hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimissüsteemi ja kaalub võimalust kõnealuse süsteemi laiendamiseks kõigile veeremiüksustele ning esitab komisjonile aruande.

7. Komisjon võtab rakendusaktidega hiljemalt 24. detsembril 2016 vastu ühised tingimused, mille alusel sertifitseeritakse hoolduse eest vastutav üksus kõigi veeremiüksuste puhul.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Kaubavagunite suhtes kohaldatavat sertifitseerimissüsteemi, mis on vastu võetud määrusega (EL) nr 445/2011, kohaldatakse jätkuvalt seni, kuni võetakse vastu esimeses lõigus osutatud rakendusaktid.

🡻2008/110/EÜ artikli 1 lõige 8 (kohandatud)
⇨uus

⌦Artikkel 15 ⌫

⌦Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi erandid ⌫

1~~8~~. Liikmesriigid võivad otsustada täita oma kohustust hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisel ja sertifitseerimisel alternatiivsete meetmete kaudu, ⇨ järgides artikliga 14 loodud sertifitseerimissüsteemi ⇦ , järgmistel juhtudel:

a) kolmandas riigis registreeritud ja kõnealuse riigi seaduste järgi hooldatavad ~~sõidukid~~ veeremiüksused;

b) ~~Sõidukid~~ veeremiüksused, mida kasutatakse raudteevõrgustikes või liinidel, mille rööpmelaius~~rööpavahe~~ erineb ~~põhiraudteevõrgustiku omast~~ ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ territooriumil~~,~~ põhivõrgustiku omast ja mille puhul ~~lõikes 3~~ artikli 14 lõikes 3 osutatud nõuete täitmist tagavad rahvusvahelised lepingud kolmandate riikidega;

c) artikliga 2 ~~lõikes 2~~ ⌦ hõlmatud ⌫ ~~määratletud~~ ~~sõidukid~~ veeremiüksused ning sõjaväevarustus ja eritransport, mis vajavad enne kasutamist ~~sise~~riikliku ohutusasutuse *ad hoc* luba. Sellisel juhul lubatakse erandeid mitte kauemaks kui viieks aastaks.

2. ~~Selliseid alternatiivseid meetmeid~~ ⌦ Lõikes 1 osutatud alternatiivseid meetmeid ⌫ rakendatakse asjaomase ~~sise~~riikliku ohutusasutuse ⌦ või ameti ⌫ lubatud erandite põhjal.

a) kui registreeritakse ~~sõidukeid~~ veeremiüksuseid vastavalt direktiivi xx (raudteesüsteemi koostalitluse kohta) ~~raudteede koostalitlusvõime direktiivi~~ artiklile 43~~33~~, niivõrd kui see ~~puudutab~~ on seotud hoolduse eest vastutava üksuse ~~kindlaksmääramist~~ kindlaksmääramisega;

b) kui väljastatakse ohutussertifikaate ja ohutuslube raudteeveo-ettevõtjatele ja ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjatele vastavalt käesoleva direktiivi artiklitele 10 ja 12~~11~~, niivõrd kui see ~~puudutab~~ on seotud hoolduse eest vastutava üksuse ~~kindlaksmääramist~~ ~~kindlaksmääramisega~~ või ~~sertifitseerimist~~ sertifitseerimisega.

3. ~~Käesoleva direktiivi~~ ~~a~~Artiklis 18 osutatud iga-aastases ohutusaruandes ~~tuleb~~ tuuakse sellised erandid välja ~~tuua~~ ning neid ~~põhjendada~~ põhjendatakse. Kui ilmneb, et ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ raudteesüsteemis võetakse liigseid ohutusriske, teavitab ~~agentuur~~ amet sellest viivitamata komisjoni. Komisjon ~~kontakteerub~~ võtab ühendust asjaomaste pooltega ja vajaduse korral nõuab, et liikmesriik tühistaks oma erandiotsuse.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

~~*Artikkel 15*~~

~~Ohutussertifikaatide ühtlustamine~~

~~1. Enne 2009. aasta 30. aprilli võetakse vastu otsused ühiste ühtlustatud nõuete kohta kooskõlas artikli 10 lõike 2 punktiga b ja IV lisaga ning taotlemisjuhendite ühine vorm artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.~~

~~2. Agentuur esitab soovitused ühiste ühtlustatud nõuete ning taotlemisjuhendite ühise vormi kohta mandaadi alusel, mis kehtestatakse artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.~~

IV PEATÜKK

⌦ RIIKLIKUD ⌫ OHUTUSASUTUSED

Artikkel 16

Ülesanded

1. Iga liikmesriik moodustab ohutusasutuse. Selle~~ks~~ asutuse~~ks~~ ~~võib olla transpordiküsimuste eest vastutav ministeerium ning~~ ~~selle~~ ~~organisatsioon~~ töökorraldus, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei ~~tohi~~ sõltu~~da~~ ühestki raudteeveo-ettevõtjast, ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjast, taotlejast ega hankeüksusest.

⇩uus

2. Riiklikule ohutusasutusele usaldatakse vähemalt järgmised ülesanded:

a) direktiivi XX (raudteesüsteemi koostalitluse kohta) artikli 18 lõike 2 kohase raudteesüsteemi moodustavate energia ja taristu allsüsteemide kasutuselevõtu lubamine;

b) järelevalve, et koostalitlusvõime komponendid vastavad olulistele nõuetele, nagu on nõutud direktiivi [XX] raudteesüsteemi koostalitluse kohta artiklis [x];

c) Euroopa veeremiüksuse numbri andmine kooskõlas direktiivi [XX] raudteesüsteemi koostalitluse kohta artikliga 42;

d) ameti taotlusel ameti toetamine artikli 10 kohaselt antud ühtsete ohutussertifikaatide väljastamisel, uuendamisel, muutmisel ja tühistamisel ning

nende sertifikaatidega ette nähtud tingimuste ja nõuete kontrollimine ning selle kontrollimine, et raudteeveo-ettevõtjad tegutsevad liidu või rahvusvahelise õiguse nõuete kohaselt;

e) artikli 12 kohaselt antud ohutuslubade väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine ning kontrollimine, et nendega ette nähtud tingimused ja nõuded on täidetud ning selle kontrollimine, et taristuettevõtjad tegutsevad liidu või rahvusvahelise õiguse nõuete kohaselt;

f) ohutuse õigusraamistiku, sealhulgas siseriiklike eeskirjade süsteemi jälgimine, edendamine ning vajaduse korral jõustamine ja ajakohastamine;

g) raudteeveo-ettevõtjate järelevalve kooskõlas määruse (EL) nr 1158/2010[23] IV lisaga ja määrusega (EL) nr 1077/2012[24].

h) järelevalve selle üle, et veeremiüksused on nõuetekohaselt registreeritud raudteeveeremi riiklikus registris ning et selles sisalduv ohutusalane teave on korrektne ja ajakohane.

3. Selle liikmesriigi riiklik ohutusasutus, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb, võtab vajalikud meetmed, et kooskõlastada tegevust ameti ja muude ohutusasutustega tagamaks, et jagatakse konkreetset raudteeveo-ettevõtjat käsitlevat põhiteavet, eriti teadaolevate riskide ja ohutustaseme kohta. Riiklik ohutusasutus jagab ka teavet teiste asjakohaste riiklike ohutusasutustega, kui ta leiab, et raudteeveo-ettevõtja ei võta vajalikke riskikontrollimeetmeid.

Ta teavitab ametit viivitamata kõikidest tema järelevalve all oleva raudteeveo-ettevõtja ohutustasemega seotud probleemidest. Amet võtab asjakohaseid meetmeid, mis on ette nähtud artikli 10 lõikega 6.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~2. Ohutusasutusele usaldatakse vähemalt järgmised ülesanded:~~

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkti 9 alapunkt a

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

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkti 9 alapunkt b

---

[23] ELT L 326, 10.12.2010, lk 11.
[24] ELT L 320, 17.11.2012, lk 3.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~c) järelevalve, et koostalitlusvõime komponendid vastavad olulistele nõuetele, nagu on nõutud direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artiklis 12;~~

~~d) uue ja oluliselt muudetud, koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata veeremi ekspluatatsiooni lubamine;~~

~~e) kooskõlas artiklitega 10 ja 11 antavate ohutussertifikaatide ja ohutuslubade asjakohaste osade väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine ning kontrollimine, et neis sätestatud tingimused ja nõuded on täidetud ning et raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad tegutsevad ühenduse või siseriikliku õiguse alusel;~~

~~f) ohutuse õigusliku raamistiku, sealhulgas siseriiklike ohutuseeskirjade süsteemi jälgimine, soodustamine ning vajadusel jõustamine ja arendamine;~~

↓2008/110/EÜ artikli 1 punkti 9 alapunkt c

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

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)
⇨uus

4. Lõikes 2 osutatud ülesandeid ~~pole~~ ei ole lubatud üle anda ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele ega hankeüksustele ega neilt alltöövõtu korras osta.

Artikkel 17

Otsustamispõhimõtted

1. ⌦ Riiklikud ⌫ ~~Ohutusasutus~~ ⌦ ohutusasutused ⌫ ~~täidab~~ täidavad oma ülesandeid avatult, mittediskrimineerivalt ja ~~arusaadavalt~~ läbipaistvalt. Eelkõige ~~kuulab~~ kuulavad ~~ta~~ ⌦ nad ⌫ ära kõik osapooled ja ~~põhjendab~~ põhjendavad oma otsuseid.

~~Ta~~ ⌦ Nad ⌫ ~~vastab~~ vastavad viivitamata nõuetele ja taotlustele ning ~~teatab~~ teatavad oma teabenõuetest viivitamata ja ~~võtab~~ võtavad kõik oma otsused vastu nelja kuu jooksul pärast seda, kui ~~talle~~ neile on esitatud kogu nõutud teave. ~~Ta~~ ⌦ Nad ⌫ ~~võib~~ võivad artiklis 16 osutatud ülesannete täitmisel igal ajal taotleda tehnilist abi ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjatelt ja raudteeveo-ettevõtjatelt või muudelt pädevatelt asutustelt.

Siseriikliku õigus~~like~~raamistiku väljatöötamise käigus konsulteerib ⌦ riiklik ⌫ ohutusasutus kõigi ~~asjaomaste~~ kaasatud isikute ja huvitatud pooltega, sealhulgas ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, tootjate ja hoolduse pakkujate, kasutajate ja töötajate esindajatega.

2. ⌦ Amet ja riiklikud ⌫ ~~Ohutusasutus~~ ⌦ ohutusasutused ⌫ on vabad läbi viima mis tahes kontrolle ja ~~uurimisi~~ juurdlusi, mis on ~~talle~~ neile vajalikud ülesannete täitmiseks, ja ~~saab~~ ⌦ neile ⌫ antakse juurdepääs~~u~~ ~~kõikidele asjakohastele raudteeinfrastruktuuri-~~

taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate kõikidele asjakohastele dokumentidele ja tööruumidele, sisseseadele ning seadmetele.

3. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ⌦ riiklike ⌫ ohutusasutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

4. ⌦ Riiklikud ⌫ ~~O~~ohutusasutused vahetavad aktiivselt vaateid ja kogemusi ~~oma otsustamisekriteeriumite ühtlustamiseks kogu ühenduses~~ ⇨ ameti loodud võrgustiku kontekstis, et ühtlustada oma otsuste tegemise kriteeriume kogu liidus ⇦ . ~~Nende koostööeesmärgiks on eelkõige selliste raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimise hõlbustamine ja koordineerimine, kellele on antud õigus kasutada rahvusvahelisi rongiliine direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 15 sätestatud korras.~~

~~Agentuur toetab ohutusasutusi nendes ülesannetes.~~

⇩uus

5. Ameti ja riiklike ohutusasutuste koostöö ulatus kõigis kohapealset kontrolli käsitlevates küsimustes, mis on seotud ühtse ohutussertifikaadi väljaandmisega ja raudteeveo-ettevõtjate üle järelevalve teostamisega pärast ühtse ohutussertifikaadi väljaandmist, nähakse ette ameti ja riiklike ohutusasutuste vaheliste lepinguliste või muude kokkulepetega.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

Artikkel 18

Aastaaruanne

Igal aastal avaldab riiklik ohutusasutus oma eelnenud aasta ~~tegevusi~~ tegevust käsitleva aastaaruande ja saadab selle ~~agentuurile~~ ametile hiljemalt 30. septembriks. Aruanne sisaldab järgmist teavet:

a) raudteeohutuse areng, sealhulgas I lisa~~s~~ ~~sätestatud~~ kohaste ~~koostalitlusvõime~~ koostalitluse tehniliste kirjelduste ~~kokku~~koondamine ~~liikmesriikide~~ liikmesriigi tasandil;

b) olulised muutused raudteeohutust käsitlevates õigusaktides ja ~~määrustes~~ eeskirjades;

c) ohutussertifitseerimise ja ohutuslubade areng;

d) ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate üle teostatava järelevalve tulemused ja sellega seotud kogemus;

🡻2008/110/EÜ artikli 1 lõige 10 (kohandatud)
⇨uus

(e) artikli ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ lõike 8 kohaselt tehtud erandid~~.~~;

⇨f) kõik kontrollid või auditid, mis on liikmesriigis tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate üle teostatava järelevalve käigus korraldatud. ⇦

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

V PEATÜKK

ÕNNETUS- JUHTUMITE JA ~~VAHEJUHTUMITE~~ INTSIDENTIDE UURIMINE

Artikkel 19

Uurimiskohustus

1. Liikmesriigid tagavad, et artiklis 21 osutatud ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus teostab pärast tõsiseid õnnetusjuhtumeid raudteesüsteemis ~~uurimise~~ juurdluse, mille eesmärgiks on raudteeohutuse võimalik ~~parendamine~~ suurendamine ja õnnetusjuhtumite vältimine.

2. Lisaks tõsistele õnnetustele võib artiklis 21 osutatud ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus uurida neid õnnetus~~-~~juhtumeid ja ~~vahejuhtumeid~~ intsidente, mis veidi teistsugustel tingimustel võinuks põhjustada tõsiseid õnnetusjuhtumeid, sealhulgas Euroopa raudteesüsteemi struktuuriliste al~~a~~lmsüsteemide või koostalitlus~~võime~~e komponentide tehnilised tõrked.

~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus otsustab oma äranägemisel, kas sellist õnnetus~~-~~juhtumit või ~~vahejuhtumit~~ intsidenti uuritakse. Otsuses võtab ta arvesse järgmist:

a) õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi tõsidus;

b) kas see on osa õnnetus~~-~~juhtumite või ~~vahejuhtumite~~ intsidentide seeriast, mis ~~on asjakohased~~ mõjutavad süsteemi~~le~~ kui ~~tervikule~~ ~~tervikut~~;

c) selle mõju raudteeohutusele ~~ühenduse~~ liidu tasandil~~;~~

~~ja~~

d) ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjate, raudtee~~veo~~-ettevõtjate, riikliku ohutusasutuse või liikmesriikide taotlused.

3. ~~Uurimiste~~ Juurdluste ulatuse ja nende teostamisel järgitava korra määrab ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus, võttes arvesse ~~artiklite~~ artikleid 20 ja 22 ~~põhimõtteid ja eesmärke~~, ning sõltuvalt järeldustest, mida loodetakse õnnetus~~-~~juhtumist või ~~vahejuhtumist~~ intsidendist teha ohutuse ~~parandamise~~ suurendamise eesmärgil.

4. ~~Uurimine~~ Juurdlus ei ole ~~ühelgi~~ mitte mingil juhul seotud süü või vastutuse määramisega.

Artikkel 20

~~Uurimise~~ Juurdluse õiguslik seisund

1. Liikmesriigid määratlevad oma vastava õigussüsteemi raames ~~uurimise~~ juurdluse õigusliku seisundi, mis võimaldab vastutavatel uurijatel oma ülesannet täita kõige tõhusamalt ja võimalikult kiiresti.

~~2. Vastavalt liikmesriikides kehtivatele õigusaktidele ja vajaduse korral koostöös kohtuliku juurdluse eest vastutavate asutustega antakse uurijatele võimalikult kiiresti õigus:~~

⇩uus

2. Vastavalt kehtivatele õigusaktidele tagavad liikmesriigid, et kohtuliku uurimise eest vastutavad ametiasutused teevad täies ulatuses koostööd ning et uurijatele antakse võimalikult kiiresti:

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

a) juurdepääs~~uks~~ õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi sündmuskohale ning ~~asjaomasele~~ kaasatud veeremile, seotud ~~infrastruktuuri-~~taristu-, liikluskorraldus- ja signaalimisseadmetele ~~signalisatsiooniseadeldistele~~;

b) õigus vahetult koostatud tõendusmaterjali nimekirjale ja rusude, ~~infrastruktuuri~~taristuseadeldiste või komponentide kontrollitud eemaldamiseks uurimise või analüüsi jaoks;

c) juurdepääs pardasalvestusseadmetele ning suuliste teadete salvestamise ja signaalimis~~signalisatsiooni~~- ja liikluskorraldussüsteemi tööd registreerivate seadmete sisule ja nende kasutamisele;

d) juurdepääs ohvrite surnukehade uurimistulemustele;

e) juurdepääs õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumiga~~ intsidendiga seotud rongipersonali ja muu raudteepersonali uurimistulemustele;

f) võimalus küsitleda ~~seotud~~ kaasatud raudteepersonali ja teisi tunnistajaid;

g) juurdepääs ~~asjaga seotud~~ kaasatud ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja, raudteeveo-ettevõtja ja ⌦ riikliku ⌫ ohutusasutuse asjakohasele teabele või ~~andmikele~~ dokumentidele.

3. ~~Uurimine~~ Ohutusjuurdlus viiakse läbi mis tahes kohtulikust juurdlusest sõltumatult.

Artikkel 21

~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 19 osutatud õnnetus~~-~~juhtumite ja ~~vahejuhtumite~~ intsidentide uurimised teostab alaline organ, mis koosneb vähemalt ühest uurijast, kes on suuteline täitma juhtiva uurija ülesandeid õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi korral. Selle organi organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei ~~tohi~~ ~~sõltuda~~ sõltu ühestki ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjast, raudteeveo-ettevõtjast, maksude sissenõudmise asutusest, jaotusasutusest ega teavitatud asutusest ega ühestki poolest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti ~~uurimisorganile~~ ohutusjuurdlusasutusele usaldatud ülesannetega. Lisaks sellele ~~peab~~ on ta ~~olema~~ ~~funktsionaalselt~~ talituslikult sõltumatu ⌦ riiklikust ⌫ ohutusasutusest ja raudteid reguleerivast asutusest.

2. ~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus täidab oma ülesanded sõltumatult lõikes 1 osutatud organisatsioonidest ja on võimeline hankima selleks piisavaid vahendeid. Uurijatele antakse staatus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.

3. Liikmesriigid näevad ette, et raudteeveo-ettevõtjad, ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjad ja vajaduse~~l~~ korral ⌦ riiklik ⌫ ohutusasutus on kohustatud viivitamata teatama artiklis 19 osutatud õnnetus~~-~~juhtumitest ja ~~vahejuhtumitest~~ intsidentidest ~~uurimisorganile~~

ohutusjuurdlusasutusele. ~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus on võimeline sellistele aruannetele vastama ja võtma vajalikke meetmeid ~~uurimise~~ juurdluse alustamiseks hiljemalt üks nädal pärast õnnetus~~-~~juhtumit või ~~vahejuhtumit~~ intsidenti käsitleva aruande kättesaamist.

4. ~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus võib kombineerida ~~oma ülesandeid~~ käesoleva direktiivi raames talle antud ülesandeid ~~alusel~~ ka muude juhtumite kui ~~uurimisega peale raudteeõnnetus-~~ raudteeõnnetusi ja ~~vahejuhtumite~~ intsidente käsitlevate juurdlusteega,, kui sellised ~~uurimised~~ juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.

5. Vajadusel võib ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus taotleda teiste liikmesriikide või ~~agentuuri~~ ameti ~~uurimisorganite~~ ohutusjuurdlusasutuste abi eriteadmiste osas või tehniliste kontrollide, analüüside teostamiseks või hinnangute andmiseks.

6. Liikmesriigid võivad ~~uurimisorganile~~ ohutusjuurdlusasutusele usaldada ka artiklis 19 nimetamata raudteeõnnetus~~-~~te ja ~~vahejuhtumite~~ intsidentide uurimise.

7. ~~Uurimisorganid~~ Ohutusjuurdlusasutused vahetavad aktiivselt vaateid ja kogemusi ühiste uurimismeetodite väljatöötamiseks, ohutusnõuannete järelkontrolli ühiste põhimõtete koostamiseks ning teaduslik-tehnilise arenguga kohanemiseks.

~~Agentuur~~ Amet toetab ~~uurimisorganeid~~ ohutusjuurdlusasutusi selle~~s~~ ülesande~~s~~ täitmisel.

Artikkel 22

~~Uurimis~~Juurdlusmenetlus

1. Artiklis 19 osutatud õnnetus~~-~~juhtumit või ~~vahejuhtumit~~ intsidenti uurib selle toimumiskoha liikmesriigi ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus. Kui ~~pole~~ ei ole võimalik määrata, millises liikmesriigis see toimus või kui see toimus kahe liikmesriigi vahelisel piirirajatisel või selle lähedal, lepivad asjaomased ~~organid~~ asutused kokku, kumb neist teostab ~~uurimise~~ juurdluse, või lepivad nad kokku selle ühises läbiviimises. Esimesena mainitud juhul on ~~Teisel~~ teisel ~~organil~~ asutusel ~~on~~ ~~esimesel juhul~~ lubatud ~~uurimises~~ juurdluses osaleda ja selle tulemustest täielikult osa saada.

Teise liikmesriigi ~~uurimisorganid~~ ohutusjuurdlusasutused kutsutakse uurimises osalema alati, kui õnnetus~~-~~juhtumiga või ~~vahejuhtumiga~~ intsidendiga on seotud selles liikmesriigis asutatud ja litsentseeritud raudteeveo-ettevõtja.

Käesolev lõige ei takista liikmesriike kokku leppimast, et asjaomased asutused ~~organid peaksid~~ ~~uurimised~~ viivad juurdluse ka muudel tingimustel ~~teostama~~ läbi koostöös.

2. Iga õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi puhul organiseerib ~~uurimise~~ juurdluse eest vastutav organ ~~uurimise~~ juurdluse teostamise asjakohased vahendid, mis hõlmavad vajalikke tegevus~~e~~alaseid ja tehnilisi eriteadmisi. Need eriteadmised võidakse hankida organisiseselt või -väliselt, olenevalt uuritava õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi iseloomust.

3. ~~Uurimine~~ Juurdlus teostatakse nii avatult kui võimalik, ~~et~~ nii et kõik pooled ~~saab ära~~ kuulatakse ära ja ~~nad~~ ~~saavad~~ teavitatakse juurdluse tulemustest ~~teada~~. Asjaomast ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtjat ja raudteeveo-ettevõtjaid, ⌦ riiklikku ⌫ ohutusasutust, ohvreid ja nende sugulasi, kahjustatud vara omanikke, tootjaid, asjaomaseid hädaabiteenistusi ning töötajate ja kasutajate esindajaid tuleb regulaarselt teavitada ~~uurimisest~~ juurdlusest ja selle arengust ning võimaluse~~l~~ korral anda neile võimalus esitada juurdluse käigus arvamusi ja vaateid ~~uurimiseks~~ ning lubada kommenteerida aruannete kavandites sisalduvat teavet ~~ja esialgseid aruandeid~~.

4. ~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus viib läbi õnnetuspaiga uurimise võimalikult lühikese ajaga, et ~~raudteeinfrastruktuuri-~~taristuettevõtja saaks ~~infrastruktuuri~~ taristu taastada ja selle võimalikult kiiresti raudteeveoteenuste~~le~~ osutamiseks avada.

Artikkel 23

Aruanded

1. Artiklis 19 osutatud õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi uurimise ~~suhtes~~ puhul ~~kehtivad~~ koostatakse aruanded, mille vorm sõltub õnnetus~~-~~juhtumi või ~~vahejuhtumi~~ intsidendi liigist ja tõsidusest ning uurimistulemuste asjakohasusest. Aruannetes märgitakse ära artikli 19 lõikes 1 osutatud ~~uurimiste~~ juurdluste eesmärgid ja need sisaldavad vajaduse korral ~~soovitusi~~ ohutus~~e~~soovitusi ~~tagamiseks~~.

2. ~~Uurimissorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus avalikustab lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul ja tavaliselt hiljemalt 12 kuu jooksul pärast juhtumi toimumise kuupäeva. ~~Aruandes järgitakse nii täpselt kui võimalik V lisas sätestatud aruandestruktuuri.~~ Aruanne koos ohutussoovitustega ~~ohutuse tagamiseks~~ edastatakse artikli 22 lõikes 3 osutatud asjakohastele pooltele ning teiste liikmesriikide asjaomastele organitele ja pooltele.

⇩uus

Komisjon kehtestab rakendusaktidega õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimist käsitlevate aruannete sisu. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 27 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

3. Igal aastal avaldab ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus hiljemalt 30. septembriks aastaaruande, milles annab aru eelnenud aastal teostatud ~~uurimistest~~ juurdlustest, ~~ohutuse tagamiseks antud~~ ohutussoovitustest ja eelnevalt antud soovituste põhjal võetud meetmetest.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Artikkel 24

~~Agentuurile~~ Ametile edastatav teave

1. Ühe nädala jooksul pärast uurimise alustamise otsust teavitab ~~uurimisorgan~~ ohutusjuurdlusasutus sellest ~~agentuuri~~ ametit. Teates näidatakse juhtumi kuupäev, kellaaeg ja koht, selle liik ja tagajärjed surmajuhtumite, vigastuste ja materiaalse kahju osas.

2. ~~Uurimisorgan~~ Ohutusjuurdlusasutus saadab ~~agentuurile~~ ametile koopia artikli 23 lõikes 2 osutatud lõpparuandest ja artikli 23 lõikes 3 osutatud aastaaruandest.

Artikkel 25

Ohutus~~S~~soovitused ~~ohutuse tagamiseks~~

1. ~~Uurimisorgani~~ Ohutusjuurdlusasutuse antud ohutussoovitus ~~ohutuse tagamiseks~~ ei loo mingil juhul eeldust õnnetus~~-~~juhtumis või ~~vahejuhtumis~~ intsidendis süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

2. Soovitused adresseeritakse ⌦ ametile, riiklikule ⌫ ohutusasutusele ja teistele liikmesriigi või liikmesriikide organitele või asutustele, kui seda eeldab soovituse laad. Liikmesriigid ja nende ⌦ riiklikud ⌫ ohutusasutused võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ~~uurimisorganite~~ ohutusjuurdlusasutuste antud ohutussoovitusi ~~ohutuse tagamiseks~~ võetakse nõuetekohaselt ~~arvestatakse~~ arvesse ja vajaduse~~l~~ korral järgitakse.

3. ⌦ Riiklik ⌫ ~~O~~ohutusasutus ja teised ametiasutused või organid või vajaduse~~l~~ korral teised liikmesriigid, kellele soovitused on adresseeritud, annavad ~~uurimisorganile~~ ohutusjuurdlusasutusele aru soovituse tagajärjel võetud või kavandatavatest meetmetest vähemalt kord aastas.

VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkt 11 (kohandatud)

~~*Artikkel 26*~~

~~Lisade kohandamine~~

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

⇩uus

Artikkel 26

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Komisjonile antakse määramata ajaks õigus võtta vastu artikli 5 lõikes 2 ja artikli 7 lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusakte.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 lõikes 2 ja artikli 7 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea, kui komisjon on vastu võtnud delegeeritud õigusakti, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Kooskõlas artikli 5 lõikega 2 või artikli 7 lõikega 2 vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud sellele vastuväiteid

kahe kuu jooksul pärast kõnealusest õigusaktist teatamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne nimetatud ajavahemiku lõppemist komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16
⇨uus

Artikkel 27

Komiteemenetlus

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

⇨ 1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses. ⇦

~~2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.~~

⇨ 2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. ⇦

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

🡻2008/110/EÜ artikli 1 lõike 12 punkt a (kohandatud)

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

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

~~3. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.~~

🡻2008/110/EÜ artikli 1 punkti 12 alapunkt b

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~*Artikkel 28*~~

~~**Rakendusmeetmed**~~

~~1. Liikmesriigid võivad juhtida komisjoni tähelepanu kõikidele käesoleva direktiivi rakendamisega seotud meetmetele. Asjakohased otsused võetakse vastu artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.~~

2. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel ohutussertifitseerimise ja ohutuslubade andmisega seotud sätete kohaldamist ja rakendamist konkreetsel juhul ning teeb kahe kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest artikli 27 lõikes 2 osutatud korras otsuse, kas kõnealuse meetme kohaldamist võib jätkata. Komisjon edastab oma otsuse Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele.

↓Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

VII PEATÜKK

ÜLD- JA LÕPPSÄTTED

Artikkel 29

Direktiivi 95/18/EÜ muudatused

Direktiivi 95/18/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 8

Kutsealase pädevuse nõue on täidetud, kui taotleval raudtee-ettevõtjal on või saab olema juhtkond, kellel on litsentsiga kindlaksmääratud tegevuse turvalisuse ja usaldusväärsuse kontrollimiseks ning järelevalveks vajalikud teadmised ja/või kogemused.”»

2. Lisa II jagu tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 30

Direktiivi 2001/14/EÜ muudatused

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Pealkiri asendatakse järgmisega:

“Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ja tasude kehtestamise kohta raudtee infrastruktuuri kasutamise eest”.

2. Artikli 30 lõike 2 punkt f asendatakse järgmisega:

“f) juurdepääsu kord kooskõlas nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ artikliga 10 ühenduse raudteede arendamise kohta,[25] mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/51/EÜ ühenduse raudteede arendamise kohta[26].”»

3. Artikkel 32 tunnistatakse kehtetuks.

4. Artikli 34 lõige 2 asendatakse järgmisega:

---

25 EÜT L 237, 24.08.1991, lk 25.

26 ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.

~~„2. Komisjon kontrollib liikmesriigi taotluse korral või omal algatusel maksustamise ja läbilaskevõime jaotamisega seotud sätete kohaldamist ja rakendamist konkreetsel juhul ning teeb kahe kuu jooksul alates vastava taotluse saamisest artikli 35 lõikes 2 osutatud korras otsuse, kas kõnealuse meetme kohaldamist võib jätkata. Komisjon edastab oma otsuse Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele.”~~

Artikkel ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Aruandlus ja ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ edasised meetmed

~~Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta hiljemalt 30. detsembriks 2007 ja seejärel iga viie aasta järel.~~

⇩uus

Ameti esitatud asjakohase teabe alusel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule enne [täpse kuupäeva sisestab Euroopa Liidu Väljaannete Talitus – *viis aastat pärast jõustumiskuupäeva*] ja pärast seda iga viie aasta järel aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Vajaduse korral lisatakse aruandele asjakohased ettepanekud ~~ühenduse~~ ⌦ liidu ⌫ edasisteks meetmeteks.

Artikkel ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad selliste karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud ~~trahvid~~ karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, mittediskrimineerivad ja hoiatavad.

Liikmesriigid teatavad neist eeskirjadest komisjonile artikli~~s~~ ~~33~~ ⌦ 32 lõikes 1 ⌫ kindlaks määratud kuupäevaks ja annavad viivitamata teada neid edaspidi mõjutavatest muudatustest.

⇩uus

Artikkel 30

Üleminekusätted

Direktiivi 2004/49/EÜ III ja V lisa kohaldatakse kuni käesoleva direktiivi artikli 6 lõigetes 2 ja 3, artikli 9 lõikes 2, artikli 14 lõikes 7 ning artikli 23 lõikes 2 osutatud rakendusaktide kohaldamiseni.

Kuni [täpse kuupäeva sisestab Euroopa Liidu Väljaannete Talitus – *kaks aastat pärast jõustumiskuupäeva*] annavad riiklikud ohutusasutused ohutussertifikaate kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ sätetega. Sellised sertifikaadid kehtivad kuni nende kehtivusaja lõpuni.

Artikkel 31

Ameti soovitused ja arvamused

Amet esitab käesoleva direktiivi kohaldamise eesmärgil soovitusi ja arvamusi kooskõlas määruse …/… [ameti määrus] artikliga 15. Kõnealused soovitused ja arvamused on aluseks käesoleva direktiivi kohaselt võetavale liidu mis tahes meetmele.

⬇Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud) ⇨uus

Artikkel ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Rakendamine~~ ⌦ Ülevõtmine ⌫

1. Liikmesriigid jõustavad ~~käesoleva direktiivi~~ ⌦ artiklite 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 ja I lisa ⌫ järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ~~30. aprilliks 2006~~ ⇨ [täpse kuupäeva sisestab Euroopa Liidu Väljaannete Talitus – *kaks aastat pärast jõustumiskuupäeva*] ⇦ ~~.Nad teatavad neist viivitamata komisjonile.~~ ⇨Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile. ⇦

2. Kui liikmesriigid võtavad need meetmed vastu, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. ⇨Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Liikmesriigid otsustavad selliste viidete tegemist ja kõnealuse märkuse sõnastust käsitlevad üksikasjad. ⇦ ~~Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.~~

⇩uus

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

3. Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose Vabariigi ja Malta Vabariigi suhtes seni, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesüsteemi.

Kohe, kui avalik-õiguslik või eraõiguslik ühendus esitab ametliku taotluse ehitada raudteeliin, mida hakkab kasutama üks või enam raudteeveo-ettevõtjat, kehtestavad asjaomased liikmesriigid õigusaktid, et rakendada käesolev direktiiv aasta jooksul alates taotluse kättesaamisest.

Artikkel 33

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 2004/49/EÜ, mida on muudetud II lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates [täpse kuupäeva sisestab Euroopa Liidu Väljaannete Talitus – *kaks aastat pärast jõustumiskuupäeva*] ilma et see mõjutaks liikmesriikide kohustusi seoses II lisa B osas esitatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse vastavalt III lisa esitatud vastavustabelile.

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Artikkel 34

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub ⌦ kahekümnendal päeval ⌫ pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* ~~avaldamise päeval.~~

⇩uus

Artikleid 10 ja 11 kohaldatakse alates [täpse kuupäeva sisestab Euroopa Liidu Väljaannete Talitus – *kaks aastat pärast jõustumiskuupäeva*].

🡻Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16 (kohandatud)

Artikkel 35

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

⌦Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel ⌫*
⌦president	*eesistuja ⌫*

↓ 2009/149/EÜ artikkel 1 ja lisa (kohandatud)

I LISA

ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD

⌦ Riiklikud ⌫ ~~Ohutusasutustel~~ ohutusasutused esitavad ~~tuleb~~ igal aastal ~~esitada~~ ühised ohutusnäitajad. ~~Esimene aruandlusperiood on 2010. aasta.~~

~~Artikli 2 lõike 2 punktides a ja b osutatud tegevustega seotud näitajatest tuleb aru anda eraldi, kui need esitatakse.~~

Uute faktide või vigade avastamisel pärast aruande esitamist muudab või parandab ⌦ riiklik ⌫ ohutusasutus konkreetse aasta näitajaid esimesel võimalusel ja hiljemalt järgmises aastaaruandes.

Punkti 1 kohaste õnnetusjuhtumitega seotud näitajate puhul kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu ~~16. detsembri 2002. aasta~~ määrust (EÜ) nr 91/2003~~raudteeveo statistika kohta~~[1], kuivõrd teave on kättesaadav.

1. ***Õnnetusjuhtumitega seotud näitajad***

1.1. Märkimisväärsete õnnetusjuhtumite kogu- ja suhtarv (rongkilomeetrite suhtes) järgmiste õnnetusjuhtumiliikide kaupa:

i) rongide kokkupõrked ⌦ veeremiüksustega ⌫ ~~, sealhulgas kokkupõrked takistustega vabas liikumisruumis~~;

⌦ ii) rongide kokkupõrked ehitusgabariidis paikneva esemega; ⌫

iii) rongide rööbastelt ~~mahasõidud~~ ⌦ mahasõit ⌫;

iv) raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, sealhulgas jalakäijatega;

v) liikuva veeremi ~~poolt~~ ~~isikutele~~ põhjustatud õnnetusjuhtumid inimestega, välja arvatud enesetapud;

vi) veeremipõlengud,

vii) ~~muud~~ ⌦ muu ⌫ .

Iga märkimisväärne õnnetusjuhtum liigitatakse aruandes esmase õnnetusjuhtumi liigi alusel, isegi kui teisese õnnetusjuhtumi tagajärjed on raskemad, ~~nt~~ näiteks rööbastelt mahasõidule järgnev tulekahju.

1.2. Raskelt vigastatute ja hukkunute kogu- ja suhtarv (rongkilomeetrite suhtes) õnnetusjuhtumiliikide ja järgmiste kategooriate kaupa:

i) reisijad (ka reisijakilomeetrite ja reisirongkilomeetrite koguarvu suhtes);

ii) töötajad, sealhulgas töövõtjate personal;

iii) raudteeületuskoha kasutajad;

iv) raudteerajatiste territooriumil loata viibivad isikud;

v) ~~muud~~ ⌦ muu ⌫ .

[1] EÜT L 14, 21.1.2003, lk 1.

2. ***Ohtlike kaupadega seotud näitajad***

Ohtlike kaupade veoga seotud õnnetuste kogu- ja suhtarv (rongkilomeetrite suhtes) järgmiste kategooriate kaupa:

i) õnnetusjuhtumid, mis hõlmavad vähemalt ühte ohtlikke kaupu vedavat ~~raudteeveeremit~~ veeremiüksust, nagu on lisas määratletud;

ii) selliste õnnetusjuhtumite arv, mille käigus vabaneb ohtlikke aineid.

3. ***Enesetappudega seotud näitajad***

Enesetappude kogu- ja suhtarv (rongkilomeetrite suhtes).

4. ***Õnnetusjuhtumite algpõhjustega seotud näitajad***

Järgmiste näitajate kogu- ja suhtarv (rongkilomeetrite suhtes):

i) purunenud rööpad;

ii) rööbastee deformatsioon;

iii) valemärguannetest tingitud tõrked;

iv) signaalist möödasõit ohuolukorras;

v) ekspluatatsioonis oleva veeremi purunenud rattad ~~ja teljed~~.

⌦vi) ekspluatatsioonis oleva veeremi purunenud teljed. ⌫

Kõikidest algpõhjustest (nii õnnetusjuhtumitega lõppevatest kui ka mitte) tuleb teada anda. Õnnetusjuhtumi põhjustanud algpõhjustest ~~tuleb~~ ⌦ antakse ⌫ teada ~~anda~~ algpõhjusi käsitlevate ühiste ohutusnäitajate raames; toimunud õnnetustest (kui need on märkimisväärsed) teatatakse õnnetusjuhtumeid käsitlevate ühiste ohutusnäitajate raames, nagu on osutatud punktis 1.

5. ***Õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arvutamisega seotud näitajad***

~~Järgmiste tegurite kogu- ja suhtarvud eurodes (rongkilomeetrite suhtes):~~

~~– surmade ja raskete vigastuste arv korrutatud ohvrite ärahoidmise väärtusega (VPC – Value of Preventing a Casualty);~~

~~– keskkonnakahju maksumus;~~

~~– veeremile või infrastruktuurile põhjustatud materiaalne kahju;~~

~~– õnnetusjuhtumitest tingitud viivituste maksumus.~~

~~Ohutusasutused teatavad kas kõikide õnnetusjuhtumite majandusliku mõju või üksnes märkimisväärsete õnnetusjuhtumite majandusliku mõju. See valik tuleb artiklis 18 osutatud aastaaruandes selgelt välja tuua.~~

~~VPC on väärtus, mida ühiskond omistab ohvrite ärahoidmisele, ja seega ei ole see õnnetusjuhtumites osalenud osapoolte jaoks hüvitise võrdlusnäitaja.~~

⇩ uus

Amet määrab ühikukulud kindlaks kuni käesoleva direktiivi jõustumiseni kogutud andmete alusel.

↓ 2009/149/EÜ artikkel 1 ja lisa (kohandatud)

6. ***Infrastruktuuri tehnilise ohutuse ja selle rakendamisega seotud näitajad***

6.1. Automaatblokeerimissüsteemiga (ATP – Automatic Train Protection) varustatud raudteede protsendimäär, töötavaid ATP süsteeme kasutades läbitud rongkilomeetrite protsendimäär.

6.2. Raudteeületuskohtade arv (koguarv, liini- ja rööbasteekilomeetri kohta) järgmise kaheksa liigi kaupa:

a) reguleeritud raudteeületuskohad koos järgmisega:

i) automaatne hoiatus kasutaja poolel;

ii) automaatne turvang kasutaja poolel;

iii) automaatne turvang ja hoiatus kasutaja poolel;

iv) automaatne turvang ja hoiatus kasutaja poolel ning raudteeäärne ⌦ signaaliga ⌫ turvang;

v) manuaalne hoiatus kasutaja poolel;

vi) manuaalne turvang kasutaja poolel;

vii) manuaalne turvang ja hoiatus kasutaja poolel;

b) reguleerimata raudteeületuskohad.

7. ***Ohutusjuhtimisega seotud näitajad***

~~Raudteeinfrastruktuuri ettevõtjate~~ Taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate siseauditid vastavalt ~~ohutuse juhtimissüsteemi~~ ohutusjuhtimissüsteemi dokumentides sätestatule. Tehtud auditite arv kokku ja nõutud (ja/või kavandatud) auditite suhtes.

8. ***Mõisted***

Ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arvutamise meetodid on sätestatud liites.

Liide

ÜHISTE OHUTUSNÄITAJATE ÜHISED MÄÄRATLUSED JA ÕNNETUSJUHTUMITE MAJANDUSLIKU MÕJU ARVUTAMISE MEETODID

1. *Õnnetusjuhtumitega seotud näitajad*

1.1. „~~Märkimisväärne~~ märkimisväärne õnnetus” – õnnetus, milles osaleb vähemalt üks liikuv ~~raudteeveerem~~ veeremiüksus ja mille tagajärjel hukkub või saab raskelt vigastada vähemalt üks inimene või mis kahjustab märkimisväärselt veeremit, rööbasteed, muid paigaldisi või keskkonda või mis põhjustab ulatuslikke liiklushäireid. Siia hulka ei arvata töökodades, ladudes ja depoodes toimunud õnnetusi.

1.2. „~~Märkimisväärne~~ märkimisväärne kahju veeremile, rööbasteele, muudele paigaldistele või keskkonnale” – kahju, mille väärtus on vähemalt 150000 EUR.

1.3. „~~Ulatuslikud~~ ulatuslikud liiklushäired” – rongiliiklus põhiliinil peatub vähemalt kuueks tunniks.

1.4. „~~Rong~~ rong” – teatud numbri või erinimetuse all määratud lähtepunktist määratud sihtpunkti liikuv ühe või mitme veduri või mootorvaguni veetav ~~raudteeveerem~~ veeremiüksus või ~~raudteeveeremiühikud~~-üksused või eraldi sõitev mootorvagun. ~~Tühja vedurit~~Üksikvedurit, st üksi sõitvat vedurit, käsitatakse rongina.

1.5. „rongide kokkupõrge ~~Rongide kokkupõrked, sealhulgas kokkupõrked takistustega vabas liikumisruumis~~” – rongi ~~esiotsade või esi- ja tagaotsa kokkupõrked~~ esiotsa kokkupõrge teise ⌦ rongi või veeremiüksuse, või manööverdava veeremi ⌫ esi- või tagaotsaga või külgkokkupõrked ~~ühe rongi ja teise rongi osa vahel või~~:

~~i) manööverdava veeremiga;~~

~~ii) rööbasteele kinnitatud või rööbasteel või selle läheduses ajutiselt olevate esemetega (v.a raudteeületuskohtadel, kui need on kaotanud rööbasteed ületav sõiduk või kasutaja).~~

⌦ 1.6. „kokkupõrge ehitusgabariidis paikneva esemega” – rongi kokkupõrge rööbasteele kinnitatud või rööbasteel või selle läheduses ajutiselt olevate esemetega (v.a raudteeületuskohtadel, kui need on kaotanud rööbasteed ületav sõiduk või kasutaja); sh kokkupõrge kontaktõhuliinidega. ⌫

1.~~6~~7. „~~Rööbastelt~~ rööbastelt mahasõit” – juhtum, kus vähemalt üks rongiratas sõidab rööpalt maha.

1.~~7~~8. „~~Raudteeületuskoha~~ raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid” – raudteeületuskohal toimuvad õnnetusjuhtumid, millesse on kaasatud vähemalt üks ~~raudteeveerem~~ veeremiüksus ja üks või mitu rööbasteed ületavat sõidukit, muud sellised ületuskoha kasutajad nagu jalakäijad või muud rööbasteel või selle läheduses ajutiselt olevad esemed, kui need on kaotanud rööbasteed ületav sõiduk/kasutaja.

1.~~8~~9. „~~Liikuva~~ liikuva veeremi ~~poolt~~ ~~isikutele~~ põhjustatud õnnetusjuhtumid inimestega” – õnnetusjuhtumid, ~~mis~~ ~~on~~ ~~põhjustatud~~ kuhu on kaasatud ~~ühele~~ üks või ~~mitmele~~ mitu ~~isikule~~ isikut, kes kas saavad löögi ~~raudteeveeremilt~~ veeremiüksuselt või ~~veeremile~~ veeremiüksusele kinnitatud või sellest eraldunud esemelt. Hõlmatud on isikud, kes kukuvad ~~veeremilt~~ veeremiüksuselt, ning ka isikud, kes ~~veeremis~~ veeremiüksuses sõidu ajal kukuvad või saavad löögi lahtistelt esemetelt.

1.~~9~~10. „~~Veeremipõlengud~~ veeremipõlengud” – põlengud ja plahvatused ~~raudteeveeremites~~ veeremiüksustes (sealhulgas lastis) väljumisjaama ja sihtjaama vahelise sõidu ajal, sealhulgas väljumisjaamas, sihtjaamas või vahepeatustes peatumise ajal, samuti rongide koostamise ajal.

1.~~10~~11. „~~Muud~~ muud õnnetusjuhtumiliigid” – kõik muud õnnetusjuhtumid kui juba mainitud õnnetusjuhtumid (rongide kokkupõrked, rööbastelt mahasõidud, raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, liikuva veeremi põhjustatud õnnetusjuhtumid ~~inimestele~~ inimestega ja veeremi t~~ulekahjud~~põlengud).

1.~~11~~12. „~~Reisija~~ reisija” – mis tahes isik, ~~kaasa~~ välja arvatud rongi personal, kes kasutab raudteetransporti; liiklusõnnetuste statistikast jäetakse välja reisijad, kes üritavad liikuva rongi peale minna või sealt maha tulla.

1.~~12~~13. ⌦„töötaja ⌫ ~~töötajad~~ (sh töövõtjate personal ja füüsilisest isikust ettevõtjad)” – mis tahes isik, kelle töö on seotud raudteega ja kes on õnnetuse ajal tööl. Mõiste hõlmab rongi personali ning isikuid, kes käitavad veeremit ja ~~infrastruktuurirajatisi~~ taristurajatisi.

1.~~13~~14. „~~Raudteeületuskohtade~~ raudteeületuskoha ~~kasutajad~~ ⌦ kasutaja ⌫” – ~~kõik~~ ⌦ mis tahes isik ⌫ ~~isikud~~, kes ~~ületavad~~ ületab raudteeliine raudteeületuskohas mis tahes transpordivahendiga või jalgsi.

1.~~14~~15. „~~Raudtee~~ raudtee territooriumil loata ~~viibivad~~ viibiv ~~isikud~~ isik” – ~~isikud~~ mis tahes isik, kes ~~viibivad~~ viibib raudtee territooriumil, kui seal viibimine on keelatud, välja arvatud raudteeületuskohtade kasutajad.

1.~~15~~16. „~~Muud~~ muud isikud (kolmandad isikud)” – kõik isikud, keda ei ole määratletud „reisijate”, „töötajate (sh töövõtjate personal)”, „raudteeületuskoha kasutajate” või „raudtee territooriumil loata viibivate isikutena”.

1.~~16~~17. „~~Surnu~~ surnu (hukkunu)” – inimene, kes on õnnetuse (v.a enesetapp) tagajärjel silmapilkselt surma saanud või sureb 30 päeva jooksul.

1.~~17~~18. „~~Vigastatu~~ vigastatu (raskelt vigastatud inimene)” – vigastatud inimene, kes õnnetuse (v.a enesetapukatse) tagajärjel viibis haiglaravil üle 24 tunni.

2. ***Ohtlike kaupadega seotud näitajad***

2.1. „~~Ohtlike~~ ohtlike kaupade veoga seotud õnnetus” – õnnetusjuhtum või ~~vahejuhtum~~ intsident, millest tuleb teatada vastavalt RID[1]/ADR punktile 1.8.5.

2.2. „~~Ohtlikud~~ ohtlikud kaubad” – ained ja ~~artiklid~~ kaubad, mille vedamine on RIDi kohaselt keelatud või lubatud üksnes selles ette nähtud tingimustel.

3. ***Enesetappudega seotud näitajad***

3.1. „~~Enesetapp~~ enesetapp” – surmaga lõppev enda tahtlik vigastamine, nagu selle on registreerinud ja klassifitseerinud pädev riiklik ametiasutus.

4. ***Õnnetusjuhtumite algpõhjustega seotud näitajad***

4.1. „~~Purunenud~~ purunenud ~~rööpad~~ rööbas” – rööbas, mis jaguneb kaheks või rohkemaks tükiks, või rööbas, millest metallitükk eraldub ja tekitab sõidupinnale üle 50 mm pikkuse ja üle 10 mm sügavuse lõhe.

[1] RID, ohtlike kaupade rahvusvaheliste raudteevedude eeskiri, nagu on vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiviga 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

4.2. „~~Rööbastee~~ rööbastee deformatsioon” – vead, mis on seotud rööbastee kontiinumi ja geomeetriaga ning mille tõttu on ~~ohutuse säilitamiseks~~ vaja rööbastee blokeerida või kohe vähendada lubatud kiirust.

4.3. „~~Valemärguannetest~~ valemärguannetest tingitud ~~tõrked~~ tõrge” – signaalimissüsteemi mis tahes ⌦ tehniline ⌫ viga (seotud kas infrastruktuuri või veeremiga), mistõttu on signaalimisteade nõutavast vähem piirav.

4.4. „~~Signaalist~~ signaalist möödasõit ohuolukorras (SPAD – Signal Passed at Danger)” – juhtum, kus rongi mis tahes osa liigub kaugemale, kui tema lubatud liikumisega on ette nähtud.

Lubamatu liikumine tähendab möödasõitu

– rööbasteeäärsest peatumiskäsku näitavast värvilisest valgussignaalist või semaforist ohuolukorras, kui automaatne rongijuhtimissüsteem (ATCS –Automatic Train Control System) või automaatblokeerimissüsteem (ATP) ei ole töökorras;

– ATCSi või ATP süsteemiga ettenähtud lubatud ohutu liikumise piirkonnast;

– eeskirjade kohaselt suuliselt või kirjalikult lubatud punktist;

– peatumismärgist (puhvertõkked ei ole hõlmatud) või viipemärgist.

Hõlmatud ei ole juhtumid, kus veoüksuseta või järelevalveta rong möödub signaalist ohuolukorras. Hõlmatud ei ole juhtumid, kus signaal ei ole teataval põhjusel õigel ajal ohurežiimile lülitatud nii, et juhil oleks võimalik rong enne signaali peatada.

~~Liikmesriigi~~ Riiklikud ohuasutused võivad esitada kõnealuse nelja punkti kohta eraldi aruande ja nad ⌦ peavad ⌫ ~~esitavad~~ esitama aruande vähemalt kõiki nelja elementi sisaldava koondnäitaja kohta.

4.5. „~~Purunenud rattad ja purunenud~~ ~~teljed~~ purunenud ⌦ ratas ⌫ ” – ratta ~~või telje~~ oluliste osade purunemine, millega kaasneb õnnetuseoht (rööbastelt mahasõit või kokkupõrge).

⌦ 4.6 „purunenud telg” – telje oluliste osade purunemine, millega kaasneb õnnetuseoht (rööbastelt mahasõit või kokkupõrge). ⌫

5. ***Õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arvutamise ühised meetodid***

⇩ uus

Amet töötab välja ühikukulude arvutamise meetodid, mis põhinevad käesoleva direktiivi jõustumiseni kogutud andmetel.

🡻 2009/149/EÜ artikkel 1 ja lisa (kohandatud)

~~5.1. Ohvrite ärahoidmise väärtus (VPC) hõlmab järgmist.~~

~~1. Ohutuse väärtus: maksmise valmisoleku väärtus (WTP – Willingness to Pay) põhineb eelistuste uuringul, mis tehti kõnealust väärtust kasutavates liikmesriikides.~~

~~2. Otsesed ja kaudsed majanduslikud kulud: liikmesriikide hinnangulised kulud hõlmavad järgmist:~~

~~– arstiabi ja taastusraviga seotud kulud;~~

– õigus- ja kohtukulud, politsei kulud, õnnetusjuhtumite uurimise erakulud, hädaabiteenuse ja kindlustuse halduskulud;

– toodangukadu: õnnetuse tagajärjel tootmata jäänud kaupade ja osutamata jäänud teenuste väärtus ühiskonnale.

5.2. Ohutuse ning otseste/kaudsete majanduslike kulude hindamise ühised põhimõtted.

Ohutuse väärtuse puhul hinnatakse, kas olemaolevad hinnangulised väärtused on sobivad või mitte, võttes arvesse järgmist:

– hinnangulised väärtused peavad olema seotud transpordisektoris suremusriski vähendamise kavaga ja need peavad järgima eelistuste uuringus esitatud maksmise valmisoleku väärtuse suhtes valitud lähenemisviisi;

– väärtuste arvutamiseks kasutatud vastajate valim peab esindama üldkogumit; eelkõige peab valim kajastama vanust/sissetuleku jaotumist ja ka muid üldkogumi asjaomaseid sotsiaal-majanduslikke/demograafilisi näitajaid;

– maksmise valmisoleku väärtuste arvutamise meetod: uuring tuleb koostada nii, et küsimused on vastajatele selged ja arusaadavad.

Otseseid ja kaudseid majanduslikke kulusid hinnatakse ühiskonna tegelikult kantavate kulude alusel.

5.3. „Keskkonnakahju maksumus” – raudtee-ettevõtja/raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kantavad kulud, mis arvutatakse kogemuse põhjal ja mis tuleb kanda, et taastada raudteeõnnetuse eelne olukord kahjustatud piirkonnas.

5.4. „Veeremile ja infrastruktuurile põhjustatud materiaalne kahju” – kulud, mis on seotud pöördumatult kahjustatud veeremi või infrastruktuuri asemel uue samade funktsioonide ja parameetritega veeremi või infrastruktuuri ehitamisega ja parandatava veeremi või infrastruktuuri taastamisega õnnetusele eelnenud seisukorda. Neid kulusid hindavad raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja oma kogemustele tuginedes. Hõlmab ka remonti vajavate veeremite tõttu liisitavate veeremitega seotud kulusid.

5.5. „Õnnetusjuhtumitest tingitud viivituste maksumus” – õnnetuste tõttu raudteetranspordi kasutajatele (reisijad ja kaubaveokliendid) tekitatud viivituste rahaline väärtus, arvutatud järgmise mudeli alusel:

VT	=	säästetud sõiduaja rahaline väärtus Aja väärtus rongireisija jaoks (tund) VT_p = [tööreisijate VT]*[tööreisijate keskmine osakaal aastas] + [mittetööreisijate VT] *[mittetööreisijate keskmine osakaal aastas] VT eurodes arvestatuna reisija kohta tunnis Aja väärtus kaubarongi jaoks (tund) VT_k = [kaubarongide VT]*[(tonnkilomeeter)/(rongkilomeeter)] VT eurodes arvestatuna kaubatonni kohta tunnis Veetavate kaupade keskmine kogus tonnides rongi kohta aastas = (tonnkilomeeter)/(rongkilomeeter)
C_M	=	rongi üheminutilise hilinemise maksumus

		~~*Reisirong*~~ ~~$C_{MP} = K_1*(VTP/60)*[(reisijakilomeeter)/(rongkilomeeter)]$~~ ~~Reisijate keskmine arv rongi kohta aastas = (reisijakilomeeter)/(rongkilomeeter)~~ ~~*Kaubarong*~~ ~~$C_{MP} = K_2 * (VT_D/60)$~~ ~~Faktorid K_1 ja K_2 asuvad aja ja hilinemise väärtuse vahepeal, nagu eelistuste uuringus on prognoositud, võttes arvesse, et viivitustest tingitud ajakaotust tajutakse tavapärasest sõiduaja kaotusest negatiivsemalt.~~ ~~Õnnetusest tingitud viivituste maksumus = C_{MP}*(reisirongi hilinemine minutites) + C_{MP}*(kaubarongi hilinemine minutites)~~

~~*Mudeli kohaldamisala*~~

~~Viivituste maksumus arvutatakse kõikide õnnetusjuhtumite puhul (nii märkimisväärsed kui ka mittemärkimisväärsed).~~

~~Viivitusi arvestatakse järgmiselt:~~

– ~~tegelikud viivitused raudteeliinidel, kus õnnetused juhtusid;~~

– ~~tegelikud viivitused või kui seda ei ole võimalik arvutada, hinnangulised viivitused teistel asjaomastel liinidel.~~

6. ***Infrastruktuuri tehnilise ohutuse ja selle rakendamisega seotud näitajad***

6.1. „Automaatblokeerimissüsteem (ATP)” – süsteem, millega tagatakse signaalide ja kiiruspiirangute järgimine kiirusjärelevalve abil, sh automaatne peatamine signaalide ees.

6.2. „~~Raudteeületuskoht~~ raudteeületuskoht” – raudtee ja tee samatasandiline ristumine, mida on sellisena tunnustanud ~~raudteeinfrastruktuuri ettevõtja~~ taristuettevõtja ja mis on avatud avalikele ja erakasutajatele; jaamasisesed ~~platvormidevahelised~~ perroonidevahelised teed ei ole hõlmatud, nagu ka üksnes töötajate kasutuseks ette nähtud üle rööbastee viivad teed.

6.3. „~~Tee~~ tee” – mis tahes avalik või eratee, tänav või maantee, sh jalgteed ja rattateed või muud inimeste, loomade, sõidukite või masinate läbipääsuks ette nähtud teed.

6.4. „~~Reguleeritud~~ reguleeritud raudteeületuskoht” – raudteeületuskoht, kus raudteeületuskoha kasutajad on kaitstud või neid on hoiatatud läheneva rongi eest nii, et seadmed aktiveeruvad siis, kui kasutajatel on ohtlik raudteeületuskohta ületada.

– Füüsiliste seadmete kasutamisega tagatav turvang:
  – pool- või täistõkkepuud;
  – raudteeväravad.
– Raudteeületuskohta kinnistatud seadmete abil antav hoiatus:
  – nähtavad seadmed: tuled;
  – kuuldavad seadmed: kellad, sireenid, signaalid jne;
  – füüsilised seadmed, nt künniste põhjustatav vibratsioon.

Reguleeritud raudteeületuskohti klassifitseeritakse järgmiselt:

1. „reguleeritud raudteeületuskoht koos automaatse turvangu ja/või hoiatusega kasutaja poolel” – raudteeületuskoht, kus lähenev rong aktiveerib turvangu ja/ või hoiatuse raudteeületuskohas või ⌦ kus on raudteeäärne signaaliga turvang ⌫ .

Sellised raudteeületuskohad klassifitseeritakse järgmiselt:

i) automaatne hoiatus kasutaja poolel;

ii) automaatne turvang kasutaja poolel;

iii) automaatne turvang ja hoiatus kasutaja poolel;

iv) automaatne turvang ja hoiatus kasutaja poolel ning raudteeäärne turvang.

‘⌦ „~~Raudteeäärne~~ raudteeäärne ⌫ signaaliga turvang” – signaal või muu rongi turvangusüsteem, mis lubab rongil sõitu jätkata üksnes siis, kui raudteeületuskohas on turvanguseadmed kasutaja poolel aktiveeritud ning raudteeületuskoht ei ole hõivatud; viimane tehakse kindlaks jälgimise ja/või takistuse tuvastamise abil;

2) „raudteeületuskoht koos manuaalse turvangu ja/või hoiatusega ~~raudteeületuskoha/~~kasutaja poolel” – raudteeületuskoht, kus ⌦ raudteetöötaja ⌫ aktiveerib turvangu ja/või hoiatuse ~~aktiveeritakse~~ manuaalselt ning puudub ⌦ raudteeäärne ⌫ signaaliga blokeering~~, mis üksnes siis näitaks rongile, et ta võib liikumist jätkata, kui raudteeületuskoha turvang ja/või hoiatus on aktiveeritud~~.

Sellised raudteeületuskohad klassifitseeritakse järgmiselt:

v) manuaalne hoiatus kasutaja poolel;

vi) manuaalne turvang kasutaja poolel;

vii) manuaalne turvang ja hoiatus kasutaja poolel.

6.5. „~~Reguleerimata~~ reguleerimata raudteeületuskoht” – raudteeületuskoht, kus puudub igasugune hoiatussüsteem ja/või turvang, mis aktiveeruks siis, kui kasutajal on ohtlik raudteeületuskohta ületada.

7. ***Ohutusjuhtimisega seotud näitajad***

7.1. „~~Audit~~ audit” – süstemaatiline, sõltumatu ja dokumenteeritud protsess auditi tõendusmaterjali kogumiseks ja selle objektiivsuse hindamiseks, et teha kindlaks, mil määral auditi kriteeriumid on täidetud.

8. ***Mõõtühikute määratlused***

8.1. „~~Rongkilomeeter~~ rongikilomeeter” – mõõtühik, mis vastab rongi läbitud ühekilomeetrisele vahemaale. Läbitud vahemaaks loetakse tegelikult läbitud vahemaad, kui see näitaja on kättesaadav, muul juhul kasutatakse raudteevõrgu lähte- ja sihtpunkti vahelist standardkaugust. Arvesse võetakse üksnes andmeid esitava riigi territooriumil läbitud vahemaad.

8.2. „~~Reisijakilomeeter~~ reisijakilomeeter” – mõõtühik, mis vastab ühe reisija raudteeveol läbitud ühekilomeetrisele vahemaale. Arvesse võetakse üksnes andmeid esitava riigi territooriumil läbitud vahemaad.

8.3. „~~Liinikilomeeter~~ liinikilomeeter” – raudteevõrgu pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteeliste raudteeliinide puhul võetakse arvesse üksnes lähte- ja sihtkoha vahelist kaugust.

8.4. „~~Rööbasteekilomeeter~~ rööbasteekilomeeter” – raudteevõrgu pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteelise raudteeliini iga teed tuleb arvesse võtta.

↓ Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~II LISA~~

~~SISERIIKLIKEST OHUTUSEESKIRJADEST TEAVITAMINE~~

~~Siseriiklikud ohutuseeskirjad, millest tuleb komisjoni teavitada artiklis 8 kirjeldatud korras, hõlmavad järgmist:~~

~~1. olemasolevaid siseriiklikke ohutuseesmärke ja ohutusmeetodeid käsitlevad eeskirjad;~~

~~2. raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisele ja ohutuse juhtimissüsteemidele esitatavaid nõudeid käsitlevad eeskirjad;~~

↓ 2008/110/EÜ artikli 1 lõige13

↓ Parandus, ELT L 220, 21.6.2004, lk 16

~~4. koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata raudteevõrgustiku ühised käituseeskirjad, sealhulgas signalisatsiooni- ja liikluskorraldussüsteemiga seotud eeskirjad;~~

~~5. eeskirjad, millega sätestatakse nõuded täiendavatele sisekorraeeskirjadele, mille peavad kehtestama raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad;~~

~~6. eeskirjad, mis käsitlevad nõudeid olulisi ohutusülesandeid täitvatele töötajatele, sealhulgas valikukriteeriumid, meditsiiniline kõlblikkus ning kutsealane koolitus ja sertifitseerimine, kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitlusvõime tehnilise kirjeldusega;~~

~~7. õnnetus- ja vahejuhtumite uurimist käsitlevad eeskirjad.~~

III LISA

OHUTUSE JUHTIMISSÜSTEEMID

1. NÕUDED OHUTUSE JUHTIMISSÜSTEEMILE

Kõik ohutuse juhtimissüsteemi olulised osad tuleb dokumenteerida ja eelkõige tuleb kirjeldada vastutuse jagunemist raudteeinfrastruktuuri ettevõtja või raudtee ettevõtja organisatsioonis. Näidatakse, kuidas on tagatud juhtimiskontroll erinevatel tasanditel, kuidas on kaasatud töötajad ja nende esindajad kõikidel tasanditel ning kuidas on tagatud ohutuse juhtimissüsteemi pidev täiustamine.

2. OHUTUSE JUHTIMISSÜSTEEMI PÕHIELEMENDID

Ohutuse juhtimissüsteemi põhielemendid on järgmised:

a) ohutuspoliitika, mille on heaks kiitnud organisatsiooni tegevjuht ja millest on teavitatud kõiki töötajaid;

b) organisatsiooni kvalitatiivsed ja kvantitatiivsed eesmärgid ohutuse püsivaks tagamiseks ja täiustamiseks ning kavad ja menetlused nende eesmärkide saavutamiseks;

c) menetlused olemasolevate, uute ja muudetud tehniliste- ja toimimisstandardite või muude korralduslike tingimuste täitmiseks, mis on sätestatud

– koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes

või

– artiklis 8 ja II lisas osutatud siseriiklikes ohutuseeskirjades

või

– muudes asjakohastes eeskirjades

või

– pädeva asutuse otsustes

ning standarditele vastavuse tagamise menetlustes ja muudes korralduslikes tingimustes seadmete ja tegevuste kogu eluea vältel;

d) riskihindamise ja riskijuhtimismeetmete rakendamise menetlused ja meetodid, kui tegevustingimuste muutumisest või uutest materjalidest tuleneb uusi riske infrastruktuurile või tegevusele;

e) personali- ja süsteemikoolitusprogrammide pakkumine, et tagada personali püsiv kompetentsus ja ülesannete vastav täitmine;

f) organisatsiooni ja vajadusel sama infrastruktuuri käitavate organisatsioonide vastastikku piisava teabega varustamise kord;

g) ohutusteabe dokumenteerimise menetlused ja vormid ning elutähtsa ohutusteabe konfiguratsiooni kontrollimise menetluse määramine;

h) menetlused õnnetus- ja vahejuhtumitest, ohuolukordadest ja muudest ohtlikest juhtumitest teatamise, uurimise ja analüüsi tagamiseks ning vajalike preventiivmeetmete rakendamiseks;

~~i) hädaolukorra tegevus- ja häire- ning teavituskavad, mis on kooskõlastatud asjakohaste avalike riigiasutustega;~~

~~j) ohutuse juhtimissüsteemi korduvate siseauditite sätted.~~

~~IV LISA~~

~~DEKLARATSIOONID OHUTUSSERTIFIKAADI VÕRGUSTIKKU KÄSITLEVA OSA KOHTA~~

~~Järgmised dokumendid tuleb esitada ohutusasutusele ohutussertifikaadi võrgustikku käsitleva osa väljaandmiseks:~~

- ~~raudtee-ettevõtja dokumentatsioon koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste või nende osade ja vajadusel siseriiklike ohutuseeskirjade ja muude ettevõtja tegevuse, personali ja veeremi suhtes kohaldatavate eeskirjade kohta ning kuidas tagatakse neile vastavus ohutuse juhtimissüsteemi abil,~~
- ~~raudtee-ettevõtja dokumentatsioon tegevuseks värvatud või töövõtu korras sisse ostetavate eri kategooria töötajate kohta, sealhulgas tõendid, et nad vastavad koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste nõuetele või siseriiklikele eeskirjadele ja on nõuetekohaselt sertifitseeritud,~~
- ~~raudtee-ettevõtja dokumentatsioon tegevuses kasutatava eri kategooria veeremi kohta, sealhulgas tõendid, et see vastab koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste nõuetele või siseriiklikele eeskirjadele ja on nõuetekohaselt sertifitseeritud.~~

~~Töö dubleerimise vältimiseks ja teabehulga vähendamiseks esitatakse üksnes koonddokumendid nende elementide puhul, mis vastavad koostalitlusvõime tehnilistele kirjeldustele ning muudele direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ nõuetele.~~

V LISA

ÕNNETUS- JA VAHEJUHTUMITE UURIMISARUANDE PÕHISISU

1. KOKKUVÕTE

Kokkuvõte sisaldab juhtumi, toimumisaja ning -koha ja tagajärgede lühikirjeldust. Selles tuuakse ära nii otsesed põhjused kui ka kaasaaitavad tegurid ning aluseks olevad põhjused, mille uurimine on kindlaks teinud. Esitatakse peamised soovitused ja teave aruande adressaatide kohta.

2. OTSESED FAKTID JUHTUMI KOHTA

1. Juhtum:

– juhtumi kuupäev, täpne kellaaeg ja koht,

– sündmuste ja õnnetusjuhtumite toimumiskoha kirjeldus, sealhulgas pääste- ja hädaabiteenistuste jõupingutused,

– uurimise algatamise otsus, uurimismeeskonna koosseis ja uurimise läbiviimise kord.

2. Juhtumi taust:

– juhtumiga seotud töötajad ja töövõtjad ning muud pooled ja tunnistajad,

– rongid ja nende koosseis, sealhulgas juhtumiga seotud veeremiüksuste registreerimisnumbrid,

– infrastruktuuri ja signalisatsioonisüsteemi kirjeldus — teede liigid, pöörangud, blokeeringud, signalisatsioon, blokeerimissüsteemid,

– sidevahendid,

– sündmuskohal või selle läheduses teostatud tööd,

– raudtee hädaolukorra plaani käivitumine ja sündmustejada,

– avalike hädaabiteenistuste, politsei- ja meditsiiniteenistuste hädaolukorra plaani käivitumine ja sündmustejada.

3. Hukkumised, vigastused ja varaline kahju:

– reisijad ja kolmandad pooled, personal, sealhulgas töövõtjad,

– veos, pagas ja muu vara,

– veerem, infrastruktuur ja keskkond.

4. Välised asjaolud:

– ilmastikutingimused ja geograafilised viited.

3. UURIMISTE JA KÜSITLUSTE ANDMED

1. Kokkuvõte ülestunnistustest (kohaldatakse inimese identiteedi kaitset):

– raudteepersonal, sealhulgas töövõtjad,

– teised tunnistajad.

2. Ohutuse juhtimissüsteem:

– raamorganisatsioon ning kuidas toimub käskude andmine ja täitmine,

– nõuded personalile ja kuidas neid täidetakse,

– sisekontrollide ja -auditite kord ja tulemused,

– infrastruktuuriga seotud erinevate osaliste suhtlus.

3. Õigusnormid

– asjakohased ühenduse ja siseriiklikud õigusnormid,

– muud eeskirjad, näiteks käituseeskirjad, kohalikud juhendid, nõuded töötajatele, hooldusettekirjutused ja kohaldatavad standardid.

4. Veeremi ja tehniliste seadmete töö:

– signalisatsiooni- ja juhtimise kontrollsüsteem, sealhulgas automaatandmesalvestajate kirjed,

– infrastruktuur,

– kommunikatsiooniseadmed,

– veerem, sealhulgas automaatandmesalvestajate kirjed.

5. Töökorraldust käsitlev dokumentatsioon:

– personali võetud meetmed seoses liikluskorralduse ja signalisatsiooniga,

– suuliste teadete vahetamine seoses juhtumiga, sealhulgas salvestiste üleskirjutused,

– juhtumi toimumiskoha kaitsmiseks ja turvamiseks võetud meetmed.

6. Inimene-masin-organisatsioon koostöö:

– juhtumiga seotud personali suhtes kohaldatav tööaeg,

– juhtumit mõjutavad meditsiinilised ja isiklikud asjaolud, sealhulgas füüsiline või psühholoogiline stress,

– seadmete konstruktsiooni mõju inimene-masin koostööle.

7. Varasemad sarnase iseloomuga juhtumid.

4. ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

1. Sündmusteahela lõppkirjeldus:

– järeldused juhtumi kohta 3. rubriigis määratletud faktide alusel.

2. Arutelu:

– 3. rubriigis määratletud faktide analüüs eesmärgiga teha järeldused juhtumi põhjuste ja hädaabiteenistuste tulemuslikkuse suhtes.

3. Järeldus:

– juhtumi otsesed ja vahetud põhjused, sealhulgas juhtumiga seotud isikute tegevusega seotud kaasaaitavad tegurid või veeremi või tehniliste seadeldiste seisukord,

– oskuste, menetluste ja hooldusega seotud kaudsed põhjused,

– aluseks olevad põhjused, mis on seotud õigusliku raamistiku olukorra ja ohutuse juhtimissüsteemi rakendamisega.

4. Täiendavad tähelepanekud:

- ~~uurimise käigus avastatud sellised puudujäägid ja vajakajäämised, mis ei ole olulised põhjuste järeldamise seisukohalt.~~

~~5. VÕETUD MEETMED~~

- ~~Juhtumi tagajärjel juba võetud või kehtestatud meetmete loetelu~~

~~6. SOOVITUSED~~

↑

II LISA

A OSA

Kehtetuks tunnistatud direktiiv ja loetelu selle hilisematest muudatustest

(viidatud artiklis 32)

Direktiiv 2004/49/EÜ	(ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)
Direktiiv 2008/57/EÜ	(ELT L 191, 18.7.2008, lk 1)
Direktiiv 2008/110/EÜ	(ELT L 345, 23.12.2008, lk 62)
Komisjoni direktiiv 2009/149/EÜ,	(ELT L 313, 28.11.2009, lk 65)
Direktiivi 2004/49/EÜ parandus	(ELT L 220, 21.6.2004, lk 16)

B OSA

Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtajad

(viidatud artiklis 32)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtaeg
2004/49/EÜ	30. aprill 2006
2008/57/EÜ	19. juuli 2010
2008/110/EÜ	24. detsember 2010
2009/149/EÜ	18. juuni 2010

III LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 2004/49/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikkel 5	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6
Artikkel 7	Artikkel 7
Artikkel 8	Artikkel 8
Artikkel 9	Artikkel 9
Artikkel 10	Artikkel 10
Artikkel 11	Artikkel 12
Artikkel 12	Artikkel 11
Artikkel 13	Artikkel 13
Artikli 14a lõiked 1–7	Artikkel 14
Artikkel 14a, lõige 8	Artikkel 15
Artikkel 15	--
Artikkel 16	Artikkel 16
Artikkel 17	Artikkel 17
Artikkel 18	Artikkel 18
Artikkel 19	Artikkel 19
Artikkel 20	Artikkel 20
Artikkel 21	Artikkel 21
Artikkel 22	Artikkel 22
Artikkel 23	Artikkel 23

Artikkel 24	Artikkel 24
Artikkel 25	Artikkel 25
Artikkel 26	--
--	Artikkel 26
Artikkel 27	Artikkel 27
Artikkel 28	--
Artikkel 29	--
Artikkel 30	--
Artikkel 31	Artikkel 28
Artikkel 32	Artikkel 29
--	Artikkel 30
--	Artikkel 31
Artikkel 33	Artikkel 32
--	Artikkel 33
Artikkel 34	Artikkel 34
Artikkel 35	Artikkel 35
I lisa	I lisa
II lisa	--
III lisa	--
IV lisa	--
V lisa	--
--	II lisa