EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

rautateiden turvallisuudesta

(uudelleen laadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Rautatieliikennettä koskevan EU-politiikan kehitys viime aikoina

Komissio ilmoitti 28. maaliskuuta 2011 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” tavoittelevansa yhteistä eurooppalaista rautatiealuetta ja täsmensi tämän tarkoittavan rautatieliikenteen sisämarkkinoita, joilla Euroopan rautatieyritykset voivat tarjota palvelujaan ilman tarpeettomia teknisiä ja hallinnollisia esteitä.

Eurooppa-neuvoston kokouksen päätelmissä tammikuussa 2012 korostettiin lisäksi täysin yhdentyneiden sisämarkkinoiden kasvua luovien mahdollisuuksien hyödyntämisen tärkeyttä muun muassa verkkotoimialojen osalta[1]. Myös 30. toukokuuta 2012 annetussa vakauden, kasvun ja työllisyyden edistämistä koskevassa komission tiedonannossa[2] painotetaan, että on tärkeää vähentää entisestään sääntelyrasitusta ja rautatieliikenteen markkinoille pääsyn esteitä, minkä vuoksi esitetään maakohtaisia suosituksia. Samaan asiaan liittyy komission 6. kesäkuuta 2012 antama tiedonanto sisämarkkinoiden hallinnoinnin parantamisesta[3], jossa niin ikään korostetaan liikennesektorin merkitystä.

EU:n rautatiemarkkinoilla on tapahtunut viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana suuria muutoksia. Ne on toteutettu asteittain rautatiealan kolmella lainsäädäntökokonaisuudella eli niin sanotuilla rautatiepaketeilla (ja eräillä täytäntöönpanoasetuksilla), joiden tarkoituksena on ollut kansallisten markkinoiden avaaminen sekä rautateiden kilpailukyvyn ja yhteentoimivuuden lisääminen EU:n tasolla korkeaa turvallisuustasoa vaarantamatta. Vaikka rautatieliikennepalvelujen sisämarkkinoita koskeva EU:n säännöstö on kehittynyt huomattavasti, rautatieliikenteen osuus EU:n sisäisessä liikenteessä on kuitenkin vielä pieni verrattuna muihin liikennemuotoihin. Sen vuoksi komissio on päättänyt esittää neljännen rautatiepaketin, jonka tarkoituksena on parantaa rautatieliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta poistamalla vielä jäljellä olevat markkinoiden esteet. Tämä direktiivi on osa neljättä rautatiepakettia, joka keskittyy jäljellä olevien hallinnollisten ja teknisten esteiden poistamiseen erityisesti vahvistamalla turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeviin sääntöihin yhteisen lähestymistavan, jonka tarkoituksena on lisätä kaikkialla EU:ssa toimivien rautatieyritysten mittakaavaetuja, vähentää hallinnollisia kustannuksia ja nopeuttaa hallinnollisia menettelyjä sekä torjua piilosyrjintää.

1.2. Rautatieturvallisuuden oikeudellinen kehys

Rautatieliikennepalvelujen sisämarkkinoiden tavoittelu edellyttää rautatieturvallisuuden yhteisen oikeudellisen kehyksen vahvistamista. Jäsenvaltiot ovat tähän asti kehittäneet turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä lähinnä kansallisella tasolla kansallisten teknisten ja toiminnallisten konseptien perusteella. Periaatteiden, lähestymistapojen ja kulttuurien erot ovat samalla vaikeuttaneet teknisten esteiden poistamista ja kansainvälisen liikenteen harjoittamista.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
2 COM(2012) 299 final.
3 COM(2012) 259 final.

Direktiivi 91/440/ETY, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY[4] ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY[5] , joilla avattiin rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinat, olivat ensimmäiset askeleet kohti Euroopan rautatieliikennemarkkinoiden sääntelyä. Säännökset osoittautuivat kuitenkin riittämättömiksi turvallisuuden osalta, ja jäsenvaltioiden turvallisuusvaatimusten väliset erot vaikuttivat EU:n rautatieliikenteen optimaaliseen toimintaan.

Yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY[6] merkitsi huomattavaa edistystä kohti rautatieturvallisuuden yhteistä sääntelykehystä. Kyseisellä direktiivillä vahvistettiin turvallisuussääntöjen sisällön, rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen, turvallisuusviranomaisten tehtävien ja aseman sekä onnettomuustutkinnan yhdenmukaistamisen puitteet. Tarkoituksena oli välttää sitä, että jäsenvaltiot kehittäisivät turvallisuussääntöjään ja -standardejaan edelleen kansallisista lähtökohdista ja kansallisten teknisten ja toiminnallisten konseptien perusteella.

1.3. Miksi direktiiviä 2004/49/EY on tarpeen muuttaa?

Direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 7 kohdan mukaan ”Viraston on ennen 30 päivää huhtikuuta 2009 arvioitava turvallisuustodistuksen kehitys ja toimitettava komissiolle kertomus, johon liitetään suosituksia siitä, miten voidaan päästä yhteen ainoaan yhteisön turvallisuustodistukseen”, joka korvaisi nykyisen (A- ja B-osasta muodostuvan) kaksiosaisen järjestelmän. EU:n yhteisen turvallisuustodistuksen kehittäminen ja käyttöönotto on koko ajan ollut pitkän aikavälin tavoite. Alusta alkaen on ollut selvää, että siihen siirrytään ennen pitkää. Ainoastaan ajankohta ei ole toistaiseksi ollut tiedossa.

Euroopan rautatieviraston, jäljempänä ‘virasto’, väliraportissa todettiin vuonna 2009, että oli liian aikaista antaa asiasta suositusta ja että tarvittiin vielä lisää tietoa valistuneen keskustelun tueksi. Heinäkuussa 2012 virasto antoi raportin, johon sisältyi suositus siirtymisessä noudatettavaksi strategiaksi[7].

Viraston suosituksen perusteella komissio katsoo nykyisen sääntelykehyksen olevan valmis asteittaiseen siirtymiseen kohti yhteistä turvallisuustodistusta. Tätä tavoitetta silmällä pitäen olisi tarkasteltava uudelleen kansallisten turvallisuusviranomaisten roolia sekä niiden ja viraston välistä vastuunjakoa.

Rautatieturvallisuusdirektiivin tarkistaminen tarjoaa myös mahdollisuuden mukauttaa tekstiä siten, että voidaan ottaa huomioon rautatiemarkkinoiden kehitys, joka on tuonut mukanaan uusia alan toimijoita ja yksikköjä. Rautatieliikenteen vakavat onnettomuudet ovat osoittaneet, että nämä uudet toimijat voivat kantaa merkittävää turvallisuusvastuuta. Aikaisemmin vertikaalisesti integroituneilla rautatieyrityksillä oli mahdollisuus valvoa sisäisesti kaikkien

4 EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.
5 EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.
6 EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.
7 Recommendation on the migration to a single EU safety certificate, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

prosessien laatua, kuten liikkuvan kaluston kunnossapitoa tai lastausta. Kun toimintoja ja palveluja nykyisin ulkoistetaan entistä enemmän, alalle tulee kasvavan taloudellisen paineen alaisina toimivia uusia tulokkaita, ja samanaikaisesti sisäinen valvonta on vähenemässä. Tällä voi olla vaikutusta turvallisuuteen, ellei sopimus- tai muiden järjestelyjen kautta saada vahvistettua uudenlaista seurantaa sen varmistamiseksi, että kaikki alan toimijat soveltavat asianmukaisesti riskinhallintatoimenpiteitä.

Toinen tärkeä syy tekstin muuttamiseen liittyy turvallisuusseikkoja koskeviin kansallisiin sääntöihin. Tätä asiaa käsittelemään perustettiin erityisryhmä, ja sen työn tulokset on otettu huomioon tässä ehdotuksessa.

Muita muutoksia tekstiin ovat seuraavat:

- Nykyisten säännösten selkiyttäminen ja uudet määritelmät, joiden tarkoituksena on yhdenmukaistaminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa annetun direktiivin XX, jäljempänä ‘yhteentoimivuusdirektiivi’ vastaavien säännösten kanssa.
- Lainsäädäntökehyksen kehittymisen edellyttämät ajantasaistukset: kansallisia sääntöjä koskevat säännökset sekä viittaukset komitologiamenettelyihin ja delegoituihin säädöksiin.
- Muotoseikat: aikaisempien muutosten yhdentäminen direktiivin tekstiin, artiklojen ja liitteiden uudelleen numerointi, vanhentuneiden säännösten poistaminen ja viittaukset neljännen rautatiepaketin muihin osiin.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Liikenteen pääosasto (MOVE) teki yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen tehokkuuden ja kilpailukyvyn parantamista yhteentoimivuuden ja turvallisuuden aloilla koskevien lainsäädäntöehdotusten tueksi vaikutustenarvioinnin.

Kesäkuussa 2011 perustettiin vaikutustenarvioinnin ohjausryhmä, johon kutsuttiin mukaan kaikki komission pääosastot. Yksiköt, joita asia lähimmin koskee ovat kuitenkin ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER ja ELARG.

Komission yksiköt ovat jatkuvasti keskustelleet yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen kehityssuunnista toimialan edustajien kanssa. Lisäksi komissio teki vuosina 2010–2011 jälkiarvioinnin viraston perustamista koskevasta asetuksesta (EY) N:o 881/2004.

Komission tekemän vaikutustenarviointityön tueksi tilattiin ulkopuoliselta konsultilta vaikutustenarviointia tukeva tutkimus ja kohdennettu sidosryhmien kuuleminen.

Kohdennettu kuuleminen aloitettiin 18. marraskuuta 2011 internetissä toteutettavalla kyselyllä, joka päättyi 30. joulukuuta 2011. Sen jälkeen haastateltiin tärkeimpiä sidosryhmiä ja järjestettiin sidosryhmien työpaja helmikuussa 2012.

Aloitteen teknisen luonteen vuoksi julkista kuulemista ei tehty. Komissio on kuitenkin pitänyt huolen siitä, että kaikkia intressitahoja on kuultu ajoissa ja että keskusteluissa on käsitelty kaikkia aloitteen keskeisiä osia.

Lisätietoja vaikutustenarvioinnista ja sidosryhmien kuulemisesta on vaikutustenarviointiraportissa[8].

[8] Komission yksiköiden oheisasiakirja lainsäädäntöehdotuksiin EU:n rautatiemarkkinoilla jäljellä olevien yhteentoimivuuden ja turvallisuuden alojen hallinnollisten ja teknisten esteiden poistamiseksi.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Tässä jaksossa esitetään yksityiskohtaisia huomioita ja selityksiä direktiivin tärkeimmistä muutoksista. Muotoseikkoja ja itsestään selviä muutoksia ei kommentoida.

I LUKU

1 artikla: ei kommentteja.

2 artikla: soveltamisalan yhdenmukaistaminen yhteentoimivuusdirektiivin kanssa.

3 artikla: uusia määritelmiä ja joitakin muutoksia, joiden tarkoituksena on yhdenmukaistaminen yhteentoimivuusdirektiivin vastaavien määritelmien kanssa.

II LUKU

4 artikla: rautatieketjun toimijoiden tehtävien ja vastuualueiden selkiyttäminen markkinoiden ja lainsäädäntökehyksen viimeaikaisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

5, 6 ja 7 artikla: lainsäädäntökehyksen kehittymisen edellyttämät ajantasaistukset.

8 artikla: kansallisia sääntöjä koskevien säännösten mukauttaminen lainsäädäntökehyksen kehittymisen huomioon ottamiseksi (YTE:ien hyväksyminen) ja yhdenmukaistaminen yhteentoimivuusdirektiivin kanssa.

9 artikla: ei kommentteja.

III LUKU

10 artikla: rautatieyritysten yhteisen turvallisuustodistuksen käyttöönotto. Yhteisellä turvallisuustodistuksella korvataan aikaisempi järjestelmä ja sen kaksi osaa: osa A ja osa B.

11 artikla: aikaisempi 11 artikla mukautettuna siirtymiseen kohti yhteistä turvallisuustodistusta, ottaen huomioon viraston uusi asema.

12 artikla: aikaisempi 11 artikla ilman suuria muutoksia.

13 artikla: ei kommentteja.

14 ja 15 artikla: ajantasaistetun 14 a artiklan uudelleennumerointi.

15 artikla: käynyt tarpeettomaksi.

IV LUKU

16–18 artikla: muutokset, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon kansallisten turvallisuusviranomaisten uusi asema siirryttäessä kohti yhteistä turvallisuustodistusta sekä vastuualueiden uudelleenjako kansallisten turvallisuusviranomaisten ja viraston välillä.

V LUKU

19 artikla: ei kommentteja.

20 artikla: selvennys, jossa painotetaan kansallisen tutkintaelimen ja oikeusviranomaisten yhteistyötä onnettomuustutkinnassa.

21–25 artikla: ei kommentteja.

VI LUKU

26 artikla: delegoituja säädöksiä koskeva uusi säännös, jossa otetaan huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen voimaantulo.

27 artikla: komitologiamenettelyä koskeva muutos, jossa otetaan huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen voimaantulo.

28 artikla: aikaisempi 31 artikla ajantasaistettuna.

29 artikla: aikaisempi 32 artikla ilman kommentteja.

Aikaisempi 26 artikla: käynyt tarpeettomaksi.

Direktiivin 2004/49 aikaisempi 29 artikla koskee direktiivin 95/18/EY ja 30 artikla direktiivin 2001/14/EY muuttamista. Niistä tulee tarpeettomia, kun nämä kaksi direktiiviä kumoava ensimmäisen rautatiepaketin uudelleenlaadinta tulee voimaan.

30 artikla: siirtymäsäännökset

31 artikla: viraston lausuntoja ja suosituksia koskeva uusi artikla

32 artikla: aikaisempi 33 artikla, johon lisätty kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevia selvennyksiä.

33 artikla: uudelleenlaaditun direktiivin 2004/49/EY kumoaminen.

34 artikla: aikaisempi voimaantuloa koskeva 34 artikla mukautettuna.

35 artikla: aikaisempi osoitusta koskeva 35 artikla mukautettuna.

LIITE I: aikaisempi LIITE I, johon on tehty joitakin mukautuksia.

Aikaisempi LIITE II: käynyt tarpeettomaksi kansallisten sääntöjen mukauttamisen vuoksi.

Aikaisempi LIITE III: käynyt tarpeettomaksi täytäntöönpanosäädöksen käyttöönoton vuoksi.

Aikaisempi LIITE IV: käynyt tarpeettomaksi EU:n yhteisen turvallisuustodistuksen käyttöönoton vuoksi.

Aikaisempi LIITE V: käynyt tarpeettomaksi täytäntöönpanosäädöksen käyttöönoton vuoksi.

Uusi LIITE II: vastaavuustaulukko.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

2013/0016 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

rautateiden turvallisuudesta

(uudelleen laadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ~~Euroopan yhteisön perustamissopimuksen~~ ja erityisesti sen ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen[1],

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[2],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[3],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s 16 johdanto-osan 1 kappale (mukautettu)

~~Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetulla neuvoston direktiivillä 91/440/ETY[4] aloitettujen rautatieliikennepalvelujen yhtenäismarkkinoiden luomiseen liittyvien pyrkimysten jatkamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön rautateiden turvallisuutta koskeva yhteinen sääntelykehys. Jäsenvaltiot ovat tähän asti kehittäneet turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä lähinnä kansallisella tasolla kansallisten teknisten ja toiminnallisten käsitteiden perusteella. Periaatteiden, lähestymistapojen ja kulttuurien erot ovat samalla vaikeuttaneet teknisten esteiden poistamista ja kansainvälisen liikenteen harjoittamista.~~

1 EUVL C , , s..
2 EUVL C , , s..
3 EUVL C , , s..
4 ~~EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1).~~

⇩ uusi

(1) Yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2004/49/EY[5] on muutettu huomattavilta osin. Koska siihen tehdään uusia muutoksia, se olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 2 kappale (mukautettu)

~~Direktiivi 91/440/ETY, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY[6] ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY[7] ovat ensimmäiset askeleet kohti Euroopan rautatieliikennemarkkinoiden sääntelyä, mikä tapahtuu rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinoiden avaamisella. Säännökset ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi turvallisuuden osalta, ja turvallisuusvaatimusten väliset erot vaikuttavat yhteisön rautatieliikenteen optimaaliseen toimintaan. On erityisen tärkeää yhdenmukaistaa turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistukset, turvallisuusviranomaisten tehtävät ja onnettomuuksien tutkinta.~~

⇩ uusi

(2) Direktiivillä 2004/49 vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta. Kyseistä direktiiviä on kuitenkin syytä tarkistaa kauttaaltaan, jotta rautatieliikenteen sisämarkkinoiden perustaminen voisi edetä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 3 kappale (mukautettu)

~~Maanalaiset, raitiovaunut ja muut kevytraidejärjestelmät ovat monissa jäsenvaltioissa paikallisten tai alueellisten turvallisuusmääräysten alaisia ja usein paikallisten tai alueellisten viranomaisten valvonnassa, eikä niihin sovelleta yhteisön yhteentoimivuutta tai toimilupia koskevia vaatimuksia. Raitiovaunut ovat usein myös maantieliikenteen turvallisuuslainsäädännön alaisia, joten niihin ei ole voitu kaikilta osin soveltaa rautateiden~~

[5] EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

[6] ~~EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/13/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26).~~

[7] ~~EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).~~

~~turvallisuussääntöjä. Edellä mainituista syistä ja perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioiden olisi voitava olla soveltamatta tätä direktiiviä edellä mainittuihin paikallisiin rautatiejärjestelmiin.~~

⇩ new

(3) Maanalaiset, raitiovaunut ja muut kevytraidejärjestelmät ovat monissa jäsenvaltioissa paikallisten tai alueellisten turvallisuusmääräysten alaisia ja usein paikallisten tai alueellisten viranomaisten valvonnassa, eikä niihin sovelleta unionin yhteentoimivuutta tai toimilupia koskevia vaatimuksia. Raitiovaunut ovat usein myös maantieliikenteen turvallisuuslainsäädännön alaisia, joten niihin ei ole voitu kaikilta osin soveltaa rautateiden turvallisuussääntöjä. Näistä syistä tällaiset paikalliset raideliikennejärjestelmät olisi jätettävä tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei estä jäsenvaltioita soveltamasta vapaaehtoisesti tämän direktiivin säännöksiä paikallisiin raideliikennejärjestelmiin, jos ne pitävät sitä tarkoituksenmukaisena.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 4 kappale (mukautettu)

~~Yhteisön rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. On tärkeää säilyttää vähintään tämä turvallisuustaso nykyisessä uudelleenjärjestelyvaiheessa, jossa aiemmin yhdennettyjen rautatieyritysten tehtäviä eriytetään ja jossa siirrytään rautatiealan itsesääntelystä kohti julkista sääntelyä. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, jos se on käytännössä mahdollista rautatieliikenteen kilpailukyky huomioon ottaen.~~

⇩ uusi

(4) Unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, jos se on kohtuudella toteutettavissa ja rautatieliikenteen kilpailukyvyn odotettu paraneminen huomioon ottaen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

(5) ~~Kaikkien~~ ~~r~~Rautatiejärjestelmän pääasiallisten käyttäjien eli ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden ja rautatieyritysten olisi otettava omalta osaltaan täysi vastuu järjestelmän turvallisuudesta. Niiden olisi tarvittaessa tehtävä yhteistyötä riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamisessa. Jäsenvaltioiden olisi selvästi erotettava tämä turvallisuutta koskeva välitön vastuu ⌦ kansallisten ⌫ turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehyksen käyttöönottoa ja kaikkien ~~liikenteenharjoittajien~~ ⌦ toiminnanharjoittajien ⌫ suoritustason valvontaa.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 6 kappale (mukautettu)

~~Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten vastuu rautatiejärjestelmän käyttämisestä ei estä muita toimijoita, kuten valmistajia, ylläpitoyrityksiä, vaunuvastaavia, palveluntarjoajia ja hankintayksiköitä ottamasta vastuuta tuotteistaan tai palveluistaan Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY[8] sekä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY[9] säännösten tai muiden asiaa koskevien yhteisön säädösten mukaisesti.~~

⇩ uusi

(6) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten vastuu rautatiejärjestelmän käyttämisestä ei sulje pois muiden toimijoiden, kuten valmistajien, liikenteenharjoittajien, lähettäjien, täyttäjien, kuormaajien, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen, huoltopalvelun tarjoajien, vaunujen haltijoiden, palveluntarjoajien ja hankintayksikköjen vastuuta tuotteistaan tai palveluistaan. Vastuun epäasianmukaisen kantamisen riskin välttämiseksi kunkin toimijan olisi oltava vastuussa omasta prosessistaan. Jokaisen toimijan rautatiejärjestelmässä olisi oltava vastuussa muille toimijoille siitä, että kalustoyksikköjen asianmukaisen käyttökunnon tarkistamiseksi toimitetaan kaikki tarvittavat täydelliset ja totuudenmukaiset tiedot. Tämä koskee erityisesti tietoja kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoja, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)

~~Euroopan laajuisten rautatieverkkojen osajärjestelmien turvallisuutta koskevista vaatimuksista säädetään neuvoston direktiivissä 96/48/EY ja direktiivissä 2001/16/EY. Näissä direktiiveissä ei kuitenkaan määritellä järjestelmän tasolla yhteisiä vaatimuksia, eikä niissä käsitellä yksityiskohtaisesti turvallisuuden sääntelyä, hallinnointia ja valvontaa. Kun osajärjestelmien turvallisuuden vähimmäistaso määritellään yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE), on yhä tärkeämpää asettaa turvallisuustavoitteita myös järjestelmän tasolla.~~

⇩ uusi

(7) Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi varmistettava, että niiden alihankkijat ja muut sopimuspuolet toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten niiden olisi sovellettava yhteisten turvallisuusmenetelmien mukaista omavalvontaa. Alihankkijoiden olisi sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Koska tällaiset järjestelyt ovat olennainen osa rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmää,

[8] ~~EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.~~
[9] ~~EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.~~

rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi annettava sopimusjärjestelynsä tiedoksi Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä ’virasto’, tai kansallisen turvallisuusviranomaisen valvonnan yhteydessä esittämästä pyynnöstä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 8 kappale (mukautettu)

~~Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä olisi otettava asteittain käyttöön korkean turvallisuustason säilyttämiseksi ja, jos se on tarpeen ja kohtuudella toteutettavissa, sen parantamiseksi. Niiden avulla olisi voitava arvioida turvallisuustasoa ja liikenteenharjoittajien suoritustasoa sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa.~~

⇩ uusi

(8) Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on otettu asteittain käyttöön turvallisuuden säilyttämiseksi korkeatasoisena ja, jos se on tarpeen ja kohtuudella toteutettavissa, sen parantamiseksi. Niiden avulla olisi voitava arvioida toiminnanharjoittajien turvallisuus- ja suoritustasoa sekä unionin tasolla että jäsenvaltioissa. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita on otettu käyttöön sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yhteisten turvallisuustavoitteiden mukainen, sekä rautateiden turvallisuustason seurannan helpottamiseksi.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 9 kappale (mukautettu)

~~Rautatiejärjestelmän turvallisuudesta on olemassa niukasti tietoja, eivätkä tiedot ole usein yleisesti saatavilla. Tästä syystä on tarpeen ottaa käyttöön yhteisiä turvallisuusindikaattoreita sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yleisten turvallisuustavoitteiden mukainen, sekä rautateiden turvallisuustason valvonnan edistämiseksi. Yhteisiin turvallisuusindikaattoreihin liittyviä kansallisia määritelmiä voidaan kuitenkin soveltaa siirtymäkauden aikana, ja asianmukaista huomiota olisi siksi kiinnitettävä siihen, missä määrin yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevia yhteisiä määritelmiä kehitetään, kun ensimmäiset yleiset turvallisuustavoitteet laaditaan.~~

⇩ uusi

(9) Kansalliset säännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, on asteittain korvattu yhteisissä turvallisuustavoitteissa, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE) vahvistettuihin yhteisiin vaatimuksiin perustuvilla säännöillä. Yhteentoimivuuden esteiden poistamiseksi kansallisten sääntöjen määrän pitäisi vähentyä sitä mukaa, kun YTE:ien soveltamisalaa laajennetaan koko unionin rautatiejärjestelmään ja YTE:ien avoimia kohtia suljetaan. Tässä tarkoituksessa jäsenvaltioiden olisi pidettävä kansallisten sääntöjen järjestelmänsä ajan tasalla, poistettava vanhentuneet säännöt ja ilmoitettava siitä komissiolle ja virastolle.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 10 kappale (mukautettu)

~~Kansalliset turvallisuussäännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, olisi asteittain korvattava YTE:issä vahvistettuihin yhteisiin standardeihin perustuvilla säännöillä. Tällaisiin yhteisiin standardeihin perustumattomien uusien kansallisten erityissääntöjen käyttöönottamisen olisi oltava mahdollisimman rajoitettua. Uusien kansallisten sääntöjen olisi oltava yhteisön lainsäädännön mukaisia, ja niillä olisi edistettävä siirtymistä rautateiden turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan. Kaikkia asianosaisia olisi sen vuoksi kuultava ennen kuin jäsenvaltio hyväksyy kansallisen turvallisuussäännön, joka edellyttää korkeampaa turvallisuustasoa kuin yhteiset turvallisuustavoitteet. Tällaisissa tapauksissa komission olisi tarkasteltava uutta sääntöehdotusta ja tehdä asiassa päätös, mikäli ilmenee, että sääntöehdotus ei ole yhteisön lainsäädännön mukainen tai mikäli se on mielivaltaisen syrjinnän keino tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikennetoiminnan peiteltyä rajoittamista.~~

⇩ uusi

(10) Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden esteiden poistamiseen sovellettava asteittainen lähestymistapa ja YTE:ien hyväksymiseksi tarvittava aika huomioon ottaen olisi toteutettava toimia sen välttämiseksi, että jäsenvaltiot antavat uusia kansallisia sääntöjä tai sitoutuvat hankkeisiin, jotka lisäisivät nykyisen järjestelmän monimuotoisuutta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on tunnustettu keino onnettomuuksien ehkäisemiseksi, ja rautatieyritysten vastuulla on toteuttaa viipymättä korjaavia toimia onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden ei pitäisi vähentää rautatieyritysten vastuuta antamalla uusia kansallisia sääntöjä heti onnettomuuden jälkeen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 11 kappale (mukautettu)

~~Tämänhetkistä tilannetta, jossa edelleen sovelletaan kansallisia turvallisuussääntöjä, olisi pidettävä välivaiheena siirryttäessä eurooppalaisiin sääntöihin.~~

⇩ uusi

(11) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten olisi tehtäviään suorittaessaan ja velvollisuuksiaan täyttäessään noudatettava unionin vaatimukset täyttävää ja yhteisiä osia sisältävää turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Virastolle ja asianomaisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle olisi toimitettava turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa koskevia tietoja.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 12 kappale (mukautettu)

~~Yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen sekä tarve edistää siirtymistä rautateiden turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan edellyttävät teknistä tukea yhteisön tasolla. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 881/2004[10] perustettu Euroopan rautatievirasto antaa suosituksia yhteisistä turvallisuustavoitteista, yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista sekä muista yhdenmukaistamistoimenpiteistä ja seuraa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittämistä.~~

⇩ uusi

(12) Jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella kaikkia rautatieyrityksiä yhtäläisesti, viimeksi mainittuihin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia. Jotta toimiluvan saanut rautatieyritys voisi saada rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden, sillä olisi oltava turvallisuustodistus. Turvallisuustodistuksella olisi osoitettava, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy noudattamaan kyseeseen tulevia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä. Kansainvälisen liikenteen tapauksessa turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksymisen vain kerran unionin tasolla olisi riitettävä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 13 kappale (mukautettu)

~~Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten olisi tehtäviään suorittaessaan ja velvollisuuksiaan täyttäessään noudatettava yhteisön vaatimuksia vastaavaa ja yhteisiä osia sisältävää turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Asianomaisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisille olisi toimitettava turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa koskevia tietoja.~~

⇩ uusi

(13) Direktiivin 2004/49/EY perusteella on vahvistettu yhdenmukaistettuja menettelyjä, joita sovelletaan rautatieyrityksiin ja kansallisiin turvallisuusviranomaisiin seurannan, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, valvonnan ja riskinarvioinnin osalta. Sääntelykehys on valmis siihen, että vähitellen otetaan käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa kaikkialla unionissa. Siirtymisen yhteiseen turvallisuustodistukseen pitäisi lisätä rautatiejärjestelmän tehokkuutta ja toimivuutta vähentämällä rautatieyritysten hallinnollisia rasitteita.

[10] ~~Ks. tämän virallisen lehden sivu 3.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 14 kappale (mukautettu)

~~Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava huomioon, että toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä kesäkuuta 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/391/EY[11] ja sen asiaa koskevien erillisdirektiivien säännöksiä sovelletaan täysimääräisesti rautateiden työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava myös huomioon vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/49/EY[12] säännökset.~~

⇩ uusi

(14) Yhteinen turvallisuustodistus olisi annettava rautatieyritykselle, joka kykenee osoittamaan ottaneensa käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän. Tämän osoittaminen voi edellyttää paitsi rautatieyrityksessä tehtäviä tarkastuksia myös valvontaa, jonka tarkoituksena on varmistaa, että rautatieyritys soveltaa turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä jatkuvasti ja asianmukaisesti sen jälkeen, kun sille on myönnetty yhteinen turvallisuustodistus.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 15 kappale (mukautettu)

~~Jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella kaikkia rautatieyrityksiä yhtäläisesti, niihin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia. Turvallisuustodistuksella olisi osoitettava, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy noudattamaan kyseeseen tulevia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä. Kansainvälisten liikennepalvelujen osalta olisi oltava riittävää, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä hyväksytään yhdessä jäsenvaltiossa ja tämä hyväksyntä on voimassa koko yhteisössä. Kansallisten sääntöjen noudattamisen jatkamisen on taas edellytettävä lisätodistusta kussakin jäsenvaltiossa. Lopullisen tavoitteen olisi oltava yhteisössä voimassa olevan yhteisen turvallisuustodistuksen käyttöönotto.~~

⇩ uusi

(15) Rataverkon haltijalla olisi oltava keskeinen vastuu rautatieverkon turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Rataverkon haltijalta olisi edellytettävä kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämää turvallisuuslupaa, joka koskee sen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja muita toimenpiteitä, joilla turvallisuusvaatimukset täytetään.

11 ~~EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1.~~

12 ~~EYVL L 235, 17.9.1996, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/29/EY (EUVL L 90, 8.4.2003, s. 47).~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 16 kappale (mukautettu)

~~Turvallisuustodistuksessa säädettyjen turvallisuusvaatimusten lisäksi toimiluvan saaneiden rautatietyritysten on noudatettava yhteisön lainsäädännön mukaisia ja ketään syrjimättä sovellettavia kansallisia vaatimuksia, jotka liittyvät terveyteen, turvallisuuteen, sosiaaliseen oloihin, myös ajoaikoja koskevia säännöksiä sekä työntekijöiden ja kuluttajien oikeuksiin siten kuin niistä on säädetty direktiivin 95/18/EY 6 ja 12 artiklassa.~~

⇩ uusi

(16) Junahenkilökunnan todistukset muodostavat usein ylitsepääsemättömän esteen uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen mukaisten vaatimusten täyttäminen edellyttää, ovat niiden rautatieyritysten saatavilla, joilla on tarkoitus liikennöidä kyseisessä verkossa.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 17 kappale (mukautettu)

~~Kullakin infrastruktuurin haltijalla on keskeinen vastuu rautatieverkon turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen lisäksi infrastruktuurin haltijalta olisi edellytettävä turvallisuusviranomaisen myöntämää turvallisuuslupaa, joka koskee sen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja muita toimenpiteitä, joilla turvallisuusvaatimukset täytetään.~~

⇩ uusi

(17) Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä olisi oltava todistus tavaravaunujen osalta. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rataverkon haltija, tällaisen todistuksen antaminen olisi sisällytettävä turvallisuusluvan antamista koskevaan menettelyyn. Tällaiselle yksiköllä annettavalla todistuksella olisi varmistettava tässä direktiivissä säädettyjen kunnossapitovaatimusten täyttyminen kaikkien kyseisen yksikön vastuulla olevien tavaravaunujen osalta. Todistuksen olisi oltava voimassa kaikkialla unionissa, ja sen antajan olisi oltava elin, joka kykenee tarkastamaan yksikön perustaman kunnossapitojärjestelmän. Koska tavaravaunuja käytetään usein kansainvälisessä liikenteessä ja koska kunnossapidosta vastaava yksikkö voi haluta käyttää kunnossapitokonepajoja, jotka ovat sijoittautuneet useampaan kuin yhteen jäsenvaltioon, sertifiointielimen olisi voitava harjoittaa valvontaa kaikkialla unionissa.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 18 kappale (mukautettu)

~~Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä auttamaan hakijoita, jotka haluavat päästä markkinoille rautatieyrityksinä. Niiden olisi erityisesti annettava tietoja ja käsiteltävä turvallisuustodistusta koskevat pyynnöt viipymättä. Kansainvälisiä liikennepalveluja tarjoaville rautatieyrityksille~~

~~on tärkeää, että menettelyt ovat samanlaisia eri jäsenvaltioissa. Vaikka turvallisuustodistuksessa on vielä toistaiseksi kansallisia osia, olisi kuitenkin voitava yhdenmukaistaa sen yhteiset osat ja edistää yhteisen mallin luomista.~~

⇩ uusi

(18) Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan täysin riippumattomia rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista ja hankintayksiköistä. Niiden olisi noudatettava tehtäviään suorittaessaan avoimuutta ja syrjimättömyyttä sekä tehtävä viraston kanssa yhteistyötä yhtenäisen rautatiealueen luomiseksi ja sovitettava yhteen päätöksentekoperusteensa. Tehokkuuden lisäämiseksi kaksi jäsenvaltiota tai useammat jäsenvaltiot voivat päättää yhdistää kansallisten turvallisuusviranomaistensa henkilöstön ja voimavarat.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 19 kappale (mukautettu)

~~Junahenkilökunnan todistukset ja käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupien myöntäminen erilaisissa kansallisissa verkoissa ovat usein ylitsepääsemätön este uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen täyttäminen edellyttää, ovat turvallisuustodistusta hakevien rautatieyritysten saatavilla. Käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupia varten olisi otettava käyttöön yhteinen menettely.~~

⇩ uusi

(19) Jos kansallista turvallisuusviranomaista pyydetään valvomaan rautatieyritystä, joka on sijoittautunut eri jäsenvaltioihin, viraston olisi ilmoitettava asiasta muille kyseeseen tuleville kansallisille turvallisuusviranomaisille ja varmistettava valvonnan tarvittava koordinointi.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 20 kappale (mukautettu)

~~Veturinkuljettajien ja turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä toimivan junahenkilökunnan ajo- ja lepoajoilla on suuri vaikutus rautatiejärjestelmän turvallisuustasoon. Nämä seikat kuuluvat perustamissopimuksen 137–139 artiklan piiriin, ja niitä käsitellään jo päätöksen 98/500/EY[13] mukaisesti perustetussa alakohtaisessa neuvottelukomiteassa käytävissä työmarkkinaosapuolten välisissä neuvotteluissa.~~

[13] ~~Komission päätös 98/500/EY, tehty 20 päivänä toukokuuta 1998, Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta (EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27).~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 21 kappale (mukautettu)

~~Turvallisen eurooppalaisen rautatiejärjestelmän toteuttaminen edellyttää, että luodaan yhdenmukaistetut ehdot veturinkuljettajien ja turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä toimivan junahenkilökunnan lupakirjojen myöntämiselle, minkä osalta komissio on ilmoittanut aikovansa piakkoin esittää uutta lainsäädäntöä. Turvallisuuteen olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivan muun henkilökunnan pätevyysvaatimukset on puolestaan jo määritelty tarkemmin direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 22 kappale (mukautettu)

~~Osana rautatieturvallisuuden uutta yhteistä sääntelykehystä kaikkiin jäsenvaltioihin olisi perustettava kansallisia viranomaisia, joiden tehtävänä on säännellä ja valvoa rautateiden turvallisuutta. Niiden välisen yhteistyön helpottamiseksi yhteisön tasolla niille olisi annettava samat vähimmäistehtävät ja -velvollisuudet. Kansallisille turvallisuusviranomaisille olisi taattava laaja riippumattomuus. Niiden olisi suoritettava tehtävänsä yhteisön yhteisen rautatiejärjestelmän luomisen edistämiseksi avoimesti ja ketään syrjimättä. Niiden olisi myös tehtävä yhteistyötä sovittaakseen yhteen päätöksenteossaan käytettävät perusteet, erityisesti ne, jotka koskevat kansainvälistä rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten turvallisuustodistuksia.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 23 kappale (mukautettu)

(~~23~~20) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat herättää yleisössä huolta rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista tällaisista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkinnan tulokset olisi julkistettava. ~~Muut onnettomuudet ja vaaratilanteet voivat usein edeltää vakavia onnettomuuksia, ja niistäkin olisi tarvittaessa tehtävä~~ ⌦ Muistakin onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi tehtävä ⌫ turvallisuustutkinta ⌦ , jos ne voivat merkittävästi ennakoida tulevia vakavia onnettomuuksia ⌫ .

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 24 kappale (mukautettu)

(~~24~~21) Turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään saman vaaratilanteen oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkijoille ~~pitäisi antaa~~ ⌦ olisi annettava ⌫ mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. ~~Tutkinta olisi suoritettava~~ ⌦ Tutkinnan suorittajan olisi oltava ⌫ rautatiealan toimijoista ⌦ riippumaton pysyvä elin ⌫ ~~riippumattoman pysyvän elimen toimesta~~. Tutkintaelimen olisi toimittava siten, että vältetään kaikki mahdolliset eturistiriidat ja kaikenlainen mahdollinen osallisuus tutkittavien tapahtumien syihin; erityisesti tutkinnan toiminnalliseen

riippumattomuuteen ei saisi vaikuttaa haitallisesti se, että sillä mahdollisesti organisatorisiin tai oikeudellisiin rakenteisiin liittyvistä syistä on tiivis yhteys kansalliseen turvallisuusviranomaiseen tai rautateiden sääntelyelimeen. Sen olisi suoritettava tutkinnat mahdollisimman avoimesti. Tutkintaelimen olisi perustettava kutakin tapahtumaa varten tutkintaryhmä, jolla on tarvittava asiantuntemus tapauksen välittömien ja taustalla olevien syiden selvittämiseen.

⇩ uusi

(22) Jotta voitaisiin tehostaa tutkintaelimen toimintaa ja auttaa sitä suorittamaan tehtävänsä, sille olisi annettava pääsy onnettomuuspaikalle aikaisessa vaiheessa, tarvittaessa hyvässä yhteistyössä oikeusviranomaisen kanssa. Tutkintaselostuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla unionin tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.

(23) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,

(24) Tässä direktiivissä esitetyn toiminnan tavoitteita, jotka ovat turvallisuuden sääntelyyn ja valvontaan liittyvien jäsenvaltioiden toimenpiteiden yhteensovittaminen, onnettomuuksien tutkinta sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuusindikaattorien ja yhteisiä turvallisuustodistuksia koskevien yhteisten vaatimusten vahvistaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 25 kappale (mukautettu)

~~Tutkintaselostuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla yhteisön tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.~~

⇩ uusi

(25) Tiettyjen tämän direktiivin muiden kuin keskeisten osien täydentämiseksi tai muuttamiseksi olisi komissiolle siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä yhteisten turvallisuusmenetelmien ja niiden tarkistamisen sekä yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ja yhteisten turvallisuustavoitteiden tarkistamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä

valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(26) Tämän direktiivin yhdenmukaisten täytäntöönpanoedellytysten varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta seuraavien osalta: turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset ja perusosat, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointijärjestelmän uudelleentarkastelu tavaravaunujen osalta ja laajentaminen muuhun liikkuvaan kalustoon sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostuksen pääasiallinen sisältö. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[14] mukaisesti.

(27) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisemman direktiivin sisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu aikaisempiin direktiiveihin.

(28) Tämä direktiivi ei vaikuta liitteessä IV olevassa B osassa mainittuihin jäsenvaltioita velvoittaviin määräaikoihin, joiden kuluessa jäsenvaltioiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 26 kappale (mukautettu)

~~Suunnitellun toiminnan tavoitteita, jotka ovat turvallisuuden sääntelyyn ja valvontaan ja onnettomuuksien tutkintaan liittyvien jäsenvaltioiden toimenpiteiden yhteensovittaminen sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuusindikaattorien ja turvallisuustodistuksia koskevien yhteisten vaatimusten vahvistaminen yhteisön tasolla, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 27 kappale (mukautettu)

~~Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[15] mukaisesti.~~

---

[14] EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

[15] ~~EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 28 kappale (mukautettu)

~~Tämän direktiivin tarkoituksena on järjestää uudelleen ja koota yhteen rautateiden turvallisuutta koskeva yhteisön lainsäädäntö. Näin ollen aiemmin direktiivissä 2001/14/EY vahvistetut rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamista koskevat säännökset sekä kaikki turvallisuustodistuksiin tehdyt viittaukset olisi kumottava. Direktiiviin 95/18/EY sisältyi käyttöhenkilöstön turvallisuusasioiden hallintaan ja liikkuvan kaluston turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia, jotka kuuluvat tämän direktiivin turvallisuustodistusta koskevien vaatimusten piiriin eivätkä siten enää ole osa luvan myöntämiselle asetettavia vaatimuksia. Toimiluvan saaneella rautatieyrityksellä olisi oltava turvallisuustodistus, jotta se voi saada rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeuden.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 johdanto-osan 29 kappale (mukautettu)

~~Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
⇨ uusi

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

~~Tämän direktiivin~~ ⌦ Tässä direktiivissä annetaan säännökset, joiden ⌫ tarkoituksena on varmistaa ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen ja parantaa pääsymahdollisuuksia rautatiepalvelujen markkinoille:

a) yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset;

b) määrittelemällä ⌦ rautatiejärjestelmän ⌫ eri toimijoiden velvollisuudet;

c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien ~~parantamaan~~ ⇨ poistamaan vähitellen ⇦ kansallisten sääntöjen ⇨ tarve ⇦ ~~yhdenmukaistamista~~;

d) edellyttämällä, että ~~jokaiseen~~ ~~jäsenvaltioon~~ ⇨ kullekin jäsenvaltiolle ⇦ perustetaan turvallisuusviranomainen ja elin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa varten;

e) määrittelemällä rautateiden ~~turvallisuuden hallinnointia~~, ⌦ turvallisuusjohtamista ja rautatieturvallisuuden ⌫ sääntelyä ja valvontaa koskevia yhteisiä periaatteita.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmään, joka voidaan jakaa osajärjestelmiin rakenteellisin ja toiminnallisin perustein. Direktiivi kattaa koko järjestelmää koskevat turvallisuusvaatimukset, mukaan luettuina infrastruktuurin ja liikennöinnin turvallinen hallinnointi sekä rautatieyritysten ⇨ , ⇦ ~~ja~~ ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden ja ⇨ rautatiejärjestelmän muiden toimijoiden ⇦ välinen vuorovaikutus.

2. ⇨Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin järjestelmiin: ⇦

~~Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle:~~

a) metrot, raitiotiet ja ⌦ kevytraidejärjestelmät ⌫ ~~muut kevyen raideliikenteen järjestelmät~~;

b) verkot, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikenteeseen ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivät rautatieyritykset~~.~~.

⌦ 3. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle: ⌫

a~~c~~) yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit ⇨ ja yksinomaan niissä käytettävät kalustoyksiköt ⇦ , joita ⌦ niiden ⌫ ~~infrastruktuurin~~ omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään;

⇨ b) infrastruktuurin ja kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu yksinomaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön. ⇦

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 1 kohta

~~d) historiallisesti arvokkaat kalustoyksiköt, jotka kulkevat kansallisissa rataverkoissa, edellyttäen että ne noudattavat kansallisia turvallisuusmääräyksiä ja -säännöksiä tällaisten kalustoyksikköjen turvallisen liikennöinnin varmistamiseksi;~~

~~e) historiallisesti arvokkaat rautatiet, museorautatiet ja matkailijoille tarkoitetut rautatiet, jotka käyttävät omaa rataverkkoa, niiden konepajat, kalustoyksiköt ja henkilöstö mukaan luettuina.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

~~a) ”rautatiejärjestelmällä” kokonaisuutta, johon kuuluvat direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY määritellyt rakenteelliset ja toiminnalliset osajärjestelmät sekä koko järjestelmän hallinnointi ja käyttö;~~

⇩ uusi

a) ’rautatiejärjestelmällä’ unionin rautatiejärjestelmää, sellaisena kuin se määritellään [rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun] direktiivin [xx] 2 artiklassa;

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~b) ”infrastruktuurin haltijalla” elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn rautateiden infrastruktuurin tai sen osan perustamisesta ja ylläpidosta, mihin voi kuulua myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin haltijan tehtävät voidaan osoittaa eri elimille tai yrityksille;~~

⇩ uusi

b) ’rataverkon haltijalla’ direktiivin 2001/14/EY[16] 2 artiklassa määriteltyä infrastruktuurin hallintoa;

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
⇨ uusi

c) ”’rautatieyrityksellä”’ direktiivin 2001/14/EY ⇨ 2 artiklan ⇦ määritelmän mukaista rautatieyritystä ja muuta julkista tai yksityistä yritystä, joka harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

d) ”’yhteentoimivuuden tekni~~s~~ellä eritelmä~~i~~llä (YTE)”’ eritelmi~~ä~~ä, jo~~t~~ka annetaan kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osatekijää varten~~, jotta varmistetaan, että ne ovat~~ olennaisten vaatimusten ~~mukaisia ja jotta varmistetaan direktiivissä 96/48/EY määritellyn Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja direktiivissä 2001/16/EY~~ ⇨ noudattamisen ja rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin xx 2 artiklassa ⇦ määritellyn ~~Euroopan laajuisen tavanomaisen~~ rautatiejärjestelmän ~~yhteentoimivuus~~ ⇨ yhteentoimivuuden varmistamiseksi ⇦ ;

e) ”’yhteisillä turvallisuustavoitteilla”’ turvallisuuden tasoa, joka on vähintään saavutettava rautatiejärjestelmän (kuten tavanomaisen rautatiejärjestelmän, suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän, pitkien rautatietunnelien tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ratojen) eri osissa ja koko järjestelmässä ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevina perusteina;

---

[16] EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

~~f) ”yhteisillä turvallisuusmenetelmillä” menetelmiä, joita kehitetään kuvaamaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;~~

⌦f) ’yhteisillä turvallisuusmenetelmillä’ menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan; ⌫

g) ”’ ⌦ kansallisella ⌫ turvallisuusviranomaisella”’ kansallista elintä, jolla on rautateiden turvallisuuteen tämän direktiivin säännösten mukaisesti liittyvät tehtävät, tai ~~kahden valtion~~ elintä, jolle ⌦ useat ⌫ jäsenvaltiot ovat uskoneet nämä tehtävät yhtenäisen turvallisuusjärjestelmän varmistamiseksi ~~rajat ylittävän erikoistuneen infrastruktuurin osalta~~;

h) ”’kansallisilla turvallisuussäännöillä ”’ kaikkia ⇨ sitovia ⇦ sääntöjä, jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia tai ⇨ teknisiä vaatimuksia ⇦ ja joita sovelletaan ~~useampaan kuin yhteen rautatieyritykseen~~ ⇨ rautatieyrityksiin ⇦ riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut;

i) ”’turvallisuusjohtamisjärjestelmällä”’ ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja järjestelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;

j) ”’tutkinnasta vastaavalla”’ henkilöä, joka on vastuussa tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta;

k) ”’onnettomuudella”’ ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia; onnettomuudet jaetaan seuraaviin luokkiin: törmäykset, raiteilta suistumiset, tasoristeysonnettomuudet, liikkeessä olevasta liikkuvasta kalustosta aiheutuneet henkilöonnettomuudet, tulipalot ~~tai~~ ⌦ ja ⌫ muut;

l) ”’vakavalla onnettomuudella”’ junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalle kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta samankaltaista onnettomuutta, jos sillä on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin; ⌦ edellä ⌫ ”’huomattavalla vahingolla”’ tarkoitetaan vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida maksavan yhteensä vähintään kaksi miljoonaa euroa;

m) ”’vaaratilanteella”’ tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus mutta joka liittyy junaliikenteeseen ja vaarantaa liikenteen turvallisuuden;

n) ”’tutkinnalla”’ onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuuteen liittyvien suositusten antaminen;

o) ”’syillä”’ tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;

~~p) ”virastolla” Euroopan rautatievirastoa, rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta vastaavaa yhteisön virastoa;~~

⇩ uusi

p) ’kevytraiteella’ kaupunkien ja esikaupunkien raideliikennejärjestelmää, joka toimii pienemmällä kapasiteetilla ja pienemmillä nopeuksilla kuin raskaan raideliikenteen ja metroliikenteen järjestelmät, mutta suuremmalla kapasiteetilla ja suuremmilla nopeuksilla kuin raitiovaunujärjestelmät. Kevytraidejärjestelmillä voi olla oma väylänsä tai tieliikenteen kanssa jaettu väylä, ja sen kalustoyksikköjä ei tavallisesti vaihdeta pitkän matkan matkustaja- tai tavaraliikenteen kanssa.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
⇨ uusi

q) ”’ilmoitetuilla laitoksilla”’ ~~direktiivissä 96/48/EY ja direktiivissä 2001/16/EY määriteltyjä~~ elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn arviointi;

r) ”’yhteentoimivuuden osatekijöillä”’ sellaista osajärjestelmään kuuluvaa~~n~~ tai siihen liitettäväksi tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta ~~direktiivissä 96/48/EY~~ ⇨ rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin xx 2 artiklassa ⇦ määritellyn ~~suurten nopeuksien~~ rautatiejärjestelmän ~~ja direktiivissä 2001/16/EY määritellyn tavanomaisen rautatiejärjestelmän~~ yhteentoimivuus on riippuvainen suoraan tai epäsuorasti. ~~Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat.~~

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 2 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

s) ”’haltijalla”’ henkilöä tai toimijaa, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden omaavana käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sellaiseksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta ~~yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008~~ annetun ~~Euroopan parlamentin ja neuvoston~~ direktiivin ⌦ direktiivin XX 43 artiklassa ⌫ ~~2008/57/EY (uudelleen laadittu toisinto)~~[17] ~~, jäljempänä ”rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi”,~~ ~~33 artiklassa~~ ~~säädettyyn~~ ⇨ tarkoitettuun ⇦ kansalliseen kalustorekisteriin;

t) ”’kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä”’ kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;

u) ”’kalustoyksiköllä”’ raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä ⌦ , kiinteässä tai vaihtelevassa kokoonpanossa ⌫ . Kalustoyksikkö muodostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä ~~tai tällaisten osajärjestelmien osista~~.

---

[17] ~~EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.~~

⇩ uusi

v) ’valmistajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnitteluttaa tai valmistuttaa yhteentoimivuuden osatekijää tai osajärjestelmää ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillä;

w) ’lähettäjällä’ yritystä, joka lähettää tavaroita joko omaan lukuunsa tai kolmannen osapuolen puolesta;

x) ‘kuormaajalla’ yritystä, joka kuormaa pakattuja tavaroita, myös vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä vaunuun tai konttiin tai joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin tai UN-säiliön vaunuun;

y) ’täyttäjällä’ yritystä, joka täyttää aineita, myös vaarallisia aineita, säiliöön (säiliövaunuun; irrotettavia säiliöitä kuljettavaan vaunuun, UN-säiliöön tai säiliökonttiin) tai vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin irtotavarana kuljetettavaksi taikka monisäiliövaunuun tai MEG-konttiin.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
⇨ uusi

II LUKU

TURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

4 artikla

⇨Rautatiejärjestelmän toimijoiden asema ⇦ ~~R~~rautateiden turvallisuuden ⇨ kehittämisessä ja parantamisessa ⇦ ~~kehittäminen ja parantaminen~~

1. Jäsenvaltioiden ⇨ ja viraston ⇦ on varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään yleisesti säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ lainsäädännön kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys;. ~~E~~etusija on annettava vakavien onnettomuuksien ehkäisemiselle.

~~Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuussääntöjä annetaan, sovelletaan ja pannaan täytäntöön avoimesti ja ketään syrjimättä Euroopan yhteisen rautatieliikennejärjestelmän kehittämistä edistäen.~~

~~2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden turvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi toteutettavissa toimenpiteissä otetaan huomioon järjestelmänäkökohdat.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
➔$_1$ 2008/110/EY 1 artiklan 3 kohta
⇨ uusi

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta~~. Ne on~~ ⌦ sekä ⌫ velvoitettava ⌦ ne ⌫:

a) toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä,

b) soveltamaan ⌦ unionin ja ⌫ kansallisia ⌦ sääntöjä ⌫ ~~turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä~~,

c) ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Kunkin ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan ja rautatieyrityksen on suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin, asianomaisiin työntekijöihin ja kolmansiin osapuoliin vastattava sille kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisesta käytöstä, mukaan luettuina materiaalin toimitus ja palvelujen hankinta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden lainsäädännön mukaista siviilioikeudellista vastuuta. ⇨Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmissä on otettava huomioon myös kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit. ⇦

3~~4~~. ~~Tämä ei kuitenkaan vaikuta~~ ~~k~~Kunkin valmistajan, huoltopalvelujen tarjoajan, ➔1haltijan ➔, palvelun tarjoajan ja hankintayksikön ~~vastuuseen siitä~~ ⌦ on varmistettava ⌫ , että sen toimittamat liikkuva kalusto, laitteisto, lisävarusteet ja materiaalit tai sen tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta rautatieyritykset ja/tai ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluita turvallisesti.

⇩ uusi

4. Kaikkien toimijoiden, joiden asemalla on merkitystä turvallisuuden kannalta, on toteutettava tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa yhteistyössä muiden kanssa. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden lisäksi tällaisia toimijoita ovat:

a) kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavat yksiköt;

b) lähettäjät, kuormaajat ja täyttäjät, joilla on merkitystä turvallisen lastaamisen kannalta,

c) valmistajat, jotka ovat vastuussa turvallisten raideliikenteen kalustoyksikköjen ja kalustoyksikköjen osien, komponenttien tai osakokoonpanojen, rautateiden infrastruktuuri- ja energiaosajärjestelmien sekä ratalaitteiden ja veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien suunnittelusta ja valmistamisesta sekä kalustoyksikön alustavien kunnossapitoasiakirjojen laatimisesta.

5. Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että sen alihankkijat toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on sovellettava asetuksessa (EU) N:o 1078/2012[18] säädettyjä yhteisiä omavalvontaprosesseja. Alihankkijoiden on sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen on annettava sopimusjärjestelynsä tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

6. Jos kuka tahansa rautatiejärjestelmän toimijoista havaitsee turvallisuusriskin, joka liittyy teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin, myös rakenteellisissa

[18] EUVL L 320, 17.11.2012, s. 8.

osajärjestelmissä, hänen on ilmoitettava kyseisistä riskeistä muille osapuolille, jotta nämä voivat toteuttaa tarvittavat korjaavat toimet rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti.

7. Jos kalustoyksikköjä vaihdetaan rautatieyritysten välillä, kaikkien toimijoiden on vaihdettava kaikki tiedot, joilla on merkitystä turvallisen käytön kannalta. Tämä koskee erityisesti tietoja kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjojen osatekijöistä, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja. Tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta niiden perusteella voidaan arvioida, mitä riskejä aiheutuu siitä, jos rautatieyritys käyttää kyseistä kalustoyksikköä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

5 artikla

Yhteiset turvallisuusindikaattorit

1. Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja rautateiden turvallisuuden yleisen kehittymisen seuraamiseksi jäsenvaltioiden on kerättävä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista 18 artiklassa tarkoitettujen kansallisten turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella.

~~Yhteisten turvallisuusindikaattorien ensimmäinen viitevuosi on 2006; niistä raportoidaan vuosikertomuksessa sitä seuraavana vuonna.~~

Yhteiset turvallisuusindikaattorit ~~on vahvistettu~~ ⌦ vahvistetaan ⌫ liitteessä I.

⇩ uusi

2. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen I tarkistamiseksi ja erityisesti yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ajantasaistamiseksi tekniikan kehittyminen huomioon ottaen sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisten laskentamenetelmien mukauttamiseksi.

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 4 kohta (mukautettu)

~~2. Liite I on tarkistettava ennen 30 päivää huhtikuuta 2009 erityisesti yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevien yhteisten määritelmien sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisten laskentatapojen sisällyttämiseksi siihen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

6 artikla

Yhteiset turvallisuusmenetelmät

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 5 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~1. Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2008 yhteisten turvallisuusmenetelmien ensimmäisen erän, joka kattaa ainakin 3 kohdan a alakohdassa kuvatut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä.*~~

~~Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2010 yhteisten turvallisuusmenetelmien toisen erän, joka kattaa loput 3 kohdassa kuvatut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä.*~~

~~Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~2. Virasto laatii yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevia ehdotuksia 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen annettavien toimeksiantojen nojalla.~~

~~Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevien ehdotusten on perustuttava jäsenvaltioissa olemassa olevien menetelmien tarkasteluun.~~

~~3~~1. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä on kuvattava, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamista arvioidaan siten, että laaditaan ja määritellään:

a) riskien arviointimenetelmiä;

b) menetelmiä, joilla arvioidaan 10 ~~artiklan~~ ja 11 artiklan mukaisesti myönnettyjen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien vaatimusten noudattaminen;

~~ja~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 5 kohdan b alakohta

~~c) menetelmiä, joilla valvotaan, että rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti, mikäli YTE:t eivät vielä niitä kata. .~~

⇩ uusi

c) kansallisten turvallisuusviranomaisten soveltamat valvontamenetelmät sekä rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen soveltama omavalvonta;

d) mahdolliset muut menetelmät. jotka kattavat turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaiset prosessit, jotka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla.

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 5 kohdan c alakohta

~~4. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä jäsenvaltioille 4 artiklan 1 kohdassa asetetut velvoitteet. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

⇩ uusi

2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetut uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät, tarkistamaan ja ajantasaistamaan kaikki uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät teknologian kehittymisen ja yhteiskunnallisten vaatimusten huomioon ottamiseksi sekä antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia.

Suosituksia laatiessaan viraston on otettava huomioon käyttäjien ja sidosryhmien kannat. Suosituksiin on sisällyttävä raportti tämän kuulemisen tuloksista sekä raportti hyväksyttävien uusien yhteisten turvallisuusmenetelmien vaikutusten arvioinnista.

3. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä rautateiden turvallisuustason säilyttämiseksi yleisesti ja sen parantamiseksi jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja tarkistetuista yhteisistä turvallisuusmenetelmistä.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

5. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin ~~turvallisuussääntöihinsä~~ ⌦ sääntöihinsä ⌫ kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niiden tarkistusten perusteella tarvittavat muutokset.

7 artikla

Yhteiset turvallisuustavoitteet

~~1. Yhteisten turvallisuustavoitteiden kehittäminen, hyväksyminen ja tarkistus tapahtuu tässä artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.~~

~~2. Virasto laatii yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevia ehdotuksia 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen annettavien toimeksiantojen nojalla.~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 6 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~3. Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien luonnosten ensimmäisen erän on perustuttava jäsenvaltioissa voimassa olevien tavoitteiden ja turvallisuustason tarkasteluun, ja sillä on~~

~~varmistettava, ettei rautatiejärjestelmän nykyinen turvallisuustaso laske missään jäsenvaltiossa. Komissio hyväksyy sen ennen 30 päivää huhtikuuta 2009, ja se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien luonnosten toisen erän on perustuttava yhteisten turvallisuustavoitteiden ensimmäisestä erästä ja niiden täytäntöönpanosta saatuihin kokemuksiin. Siitä on käytävä ilmi mahdolliset painopistealueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava. Komissio hyväksyy sen ennen 30 päivää huhtikuuta 2009, ja se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

1.~~4.~~ Yhteisissä turvallisuustavoitteissa on määriteltävä turvallisuuden ~~taso~~ ⌦ vähimmäistasot ⌫ , jotka ~~vähintään~~ on saavutettava rautatiejärjestelmän eri osissa ja koko järjestelmässä kussakin jäsenvaltiossa ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevina perusteina, jotka koskevat:

a) matkustajiin, henkilöstöön, mukaan luettuna alihankkijoiden henkilöstö, tasoristeysten käyttäjiin ja muihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä, sekä voimassa olevia kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta, rautatiealueilla luvattomasti liikkuviin henkilöihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä;

b) yhteiskuntaan kohdistuvia riskejä.

⇩ uusi

2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan tarkistetut yhteiset turvallisuustavoitteet ja antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia.

3. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen. Tarkistetuista yhteisistä turvallisuustavoitteista on käytävä ilmi mahdolliset painopistealueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tarkistetuista yhteisistä turvallisuustavoitteista.

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 6 kohdan b alakohta (mukautettu)

~~5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

5.~~6~~ Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin ~~turvallisuussääntöihinsä~~ ⌦ sääntöihinsä ⌫ kaikki tarvittavat muutokset saavuttaakseen ainakin yhteiset turvallisuustavoitteet ja kaikki tarkistetut turvallisuustavoitteet niihin liittyvien täytäntöönpanoaikataulujen mukaisesti. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle 8 artiklan ~~3 kohdan~~ mukaisesti.

8 artikla

Kansalliset ⌦ säännöt ⌫ ~~turvallisuussäännöt~~

~~Tätä direktiiviä sovellettaessa jäsenvaltioiden on vahvistettava sitovat kansalliset turvallisuussäännöt ja varmistettava, että ne julkaistaan ja saatetaan kaikkien infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten sekä turvallisuustodistuksen ja turvallisuuslupien hakijoiden käyttöön selvällä ja kaikille asiaosaisille ymmärrettävällä kielellä.~~

⇩ uusi

1. Jäsenvaltiot saavat vahvistaa uusia kansallisia sääntöjä ainoastaan seuraavissa tapauksissa:

a) yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä;

b) on toteutettava kiireellisesti ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisissa säännöissä otetaan huomioon järjestelmänäkökohdat.

2. Jos jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön uuden kansallisen säännön, sen on annettava kyseisen säännön luonnos tiedoksi virastolle ja komissiolle asetuksen (EU) N:o …/… [virastoasetus] 23 artiklan mukaisesti asianmukaisia tietoteknisiä järjestelmiä käyttäen.

3. Jos viraston tietoon tulee tiedoksi annettu tai tiedoksi antamatta jätetty kansallinen sääntö, joka on käynyt tarpeettomaksi tai on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien tai muun sellaisen unionin lainsäädännön kanssa, joka on hyväksytty sen jälkeen, kun kansallista sääntöä on alettu soveltaa, sovelletaan asetuksen (EU) N:o …/… [virastoasetus] 22 artiklassa vahvistettua menettelyä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset säännöt ovat saatavissa maksutta ja kielellä, jota kaikki osapuolet ymmärtävät.

5. Tämän artiklan mukaisesti ilmoitettuihin kansallisiin sääntöihin ei sovelleta direktiivissä 98/34/EY säädettyä ilmoitusmenettelyä.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~2. Jäsenvaltioiden on ennen 30 päivänä huhtikuuta 2005 ilmoitettava komissiolle kaikki voimassa olevat liitteessä II tarkoitetut kansalliset turvallisuussäännöt ja mainittava niiden soveltamisala.~~

~~Ilmoituksessa on lisäksi annettava tietoja sääntöjen sisällön pääkohdista, mukaan lukien viittaukset lainsäädäntötekstiihin, lainsäädännön lajista sekä siitä, mikä elin tai taho vastaa sen julkaisemisesta.~~

~~3. Virasto arvioi viimeistään neljän vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta tapaa, jolla kansalliset turvallisuussäännöt julkaistaan ja asetetaan saataville 1 kohdan mukaisesti. Se antaa lisäksi komissiolle asiaankuuluvia suosituksia näiden sääntöjen julkaisemisesta, jotta asianomaiset tiedot olisivat paremmin saatavilla.~~

~~4. Jäsenvaltioiden on välittömästi ilmoitettava komissiolle kaikista sille ilmoitettuihin kansallisiin turvallisuussääntöihin tehdyistä muutoksista ja kaikista mahdollisesti hyväksyttävistä turvallisuussäännöistä, jollei sääntö koske yksinomaan YTE:ien täytäntöönpanoa.~~

~~5. Uusien kansallisten sääntöjen käyttöönoton rajoittamiseksi mahdollisimman vähiin ja siten uusien esteiden muodostumisen ehkäisemiseksi sekä turvallisuussääntöjen asteittaista yhdenmukaistamista silmällä pitäen komissio seuraa jäsenvaltioiden uusien kansallisten sääntöjen käyttöönottoa.~~

~~6. Mikäli jäsenvaltio yhteisten turvallisuustavoitteiden hyväksymisen jälkeen aikoo ottaa käyttöön uuden kansallisen turvallisuussäännön, joka edellyttää korkeampaa turvallisuustasoa kuin yhteiset turvallisuustavoitteet ja/tai jos jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön uuden kansallisen turvallisuussäännön, jolla voi olla vaikutuksia muiden jäsenvaltioiden rautatieyritysten toimintaan kyseisen jäsenvaltion alueella, jäsenvaltion on kuultava hyvissä ajoin kaikkia asianomaisia osapuolia 7 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

~~7. Jäsenvaltion on toimitettava uutta sääntöä koskeva ehdotus komissiolle tutkittavaksi ja ilmoitettava sen käyttöön ottamisen syyt.~~

~~Jos komissio katsoo, että sääntöehdotus on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien kanssa tai jos ainakin yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen kanssa tai että se on mielivaltaisen syrjinnän keino tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikennetoiminnan peiteltyä rajoittamista, tehdään 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päätös, joka on osoitettu asianomaiselle jäsenvaltiolle.~~

~~Jos komissiolla on vakavia epäilyksiä sääntöehdotuksen yhteensopivuudesta yhteisten turvallisuusmenetelmien tai ainakin yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen kanssa tai jos se katsoo, että ehdotus on mielivaltaisen syrjinnän keino tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikennetoiminnan peiteltyä rajoittamista, se ilmoittaa asiasta välittömästi asianomaiselle jäsenvaltiolle, jonka on lykättävä säännön hyväksymistä, voimaantuloa tai täytäntöönpanoa kunnes asiassa on kuuden kuukauden kuluessa tehty päätös 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.~~

9 artikla

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. ~~Infrastruktuurin~~ ⌦ Rataverkon ⌫ haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, että se on ~~8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitettujen kansallisten turvallisuussääntöjen ja~~ YTE:issä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia ⌦ ja 8 artiklan mukaisesti ilmoitettuja sääntöjä ⌫ .

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä ~~liitteessä III vahvistetut~~ vaatimukset ~~ja sisällettävä liitteessä III säädetyt osatekijät~~, jotka on mukautettu harjoitettavan toiminnan

luonteeseen, laajuuteen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka liittyvät ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuina ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon tarvittaessa sekä silloin kun se on järkevää muiden osapuolten suorittamista toimista aiheutuvat riskit.

⇩ uusi

Komissio hyväksyy turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosat täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

3. ~~Infrastruktuurin~~ ⌦ Rataverkon ⌫ haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset verkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten ~~turvallisuussääntöjen~~ ⌦ sääntöjen ⌫ sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on ~~lisäksi~~ kehitettävä ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan ja kaikkien ~~kyseistä~~ ⌦ kyseisen haltijan ⌫ infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi.

4. Kaikkien ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden ja rautatieyritysten on toimitettava ⌦ kansalliselle ⌫ turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuuskertomus vuosittain ennen 30 päivää kesäkuuta. Turvallisuuskertomuksessa on oltava ⌦ seuraavat tiedot ⌫ :

a) tietoja siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu, ja turvallisuussuunnitelmien tulokset;

b) kansallisten turvallisuusindikaattorien ja liitteessä I vahvistettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle;

c) sisäisen turvallisuustarkastuksen tulokset;

d) rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnoinnissa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä ⌦ kansalliselle ⌫ turvallisuusviranomaiselle.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ uusi

III LUKU

TURVALLISUUSTODISTUS JA -LUPA

10 artikla

~~Turvallisuustodistukset~~ ⇨ Yhteinen turvallisuustodistus ⇦

⇩ uusi

1. Infrastruktuurin käyttöoikeuden saa myöntää ainoastaan rautatieyrityksille, joilla on yhteinen turvallisuustodistus.

2. Yhteisen turvallisuustodistuksen myöntää virasto, kun on osoitettu, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän 9 artiklan mukaisesti ja täyttää YTE:issä ja muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädetyt vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi turvallisesti verkossa.

3. Yhteisessä turvallisuustodistuksessa on täsmennettävä sen kohteena olevan rautatieliikenteen laji ja laajuus. Todistus on voimassa vastaavan liikenteen osalta kaikkialla unionissa.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~1. Saadakseen rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeuden rautatieyrityksellä on oltava tämän luvun mukainen turvallisuustodistus. Turvallisuustodistus voi kattaa jäsenvaltion koko rautatieverkon tai vain määrätyn osan sitä.~~

🡻 2008/110/EYC 1 artiklan 7 kohdan a alakohta

~~Turvallisuustodistus on tarkoitettu osoitukseksi siitä, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy täyttämään YTE:issä ja muussa asiaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä sekä kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi rautatieverkossa turvallisesti.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Turvallisuustodistuksessa on seuraavat osat:~~

~~a) todistus, jolla vahvistetaan rautatieyrityksen 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksyntä;~~

~~ja~~

🡻 2008/110/EYC 1 artiklan 7 kohdan b alakohta

~~b) todistus, jolla vahvistetaan niiden määräysten hyväksyntä, jotka rautatieyritys on antanut täyttääkseen erityisvaatimukset, joita sen palvelujen tarjoaminen turvallisesti asianomaisessa verkossa edellyttää. Vaatimukset voivat koskea YTE:ien ja kansallisten turvallisuussääntöjen soveltamista, verkon käyttösäännöt mukaan luettuina, henkilöstön todistusten hyväksymistä ja rautatieyrityksen käyttämien kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskevia lupia. Todistusten on perustuttava liitteessä IV kuvattuihin rautatieyrityksen toimittamiin asiakirjoihin.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyritys ensiksi aloittaa toiminnan, on myönnettävä 2 kohdan mukainen todistus.~~

~~Edellä 2 kohdan mukaisesti annetussa todistuksessa on täsmennettävä rautatieliikennetoiminnan laji ja laajuus. Edellä 2 kohdan a alakohdan mukaisesti annettu todistus on voimassa koko yhteisön alueella vastaavien rautatieliikenneoperaatioiden osalta.~~

~~4. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyritys aikoo harjoittaa muuta rautatieliikennettä, on annettava 2 kohdan b alakohdan mukaisesti vaadittava kansallinen lisätodistus.~~

⇩ uusi

4. Kolme kuukautta ennen uuden palvelun aloittamista rautatieyrityksen on annettava asianomaiselle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tiedoksi asiakirjat, joilla osoitetaan, että:

a) rautatieyritys noudattaa liikennöintisääntöjä, mukaan luettuina kansalliset säännöt, jotka on annettu saataville 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti, ja arvioi toimintansa turvallisuuden, ottaen huomioon komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009[19] säädetyt vaatimukset, sekä varmistaa hallitsevansa kaikkia riskejä turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja toteuttavansa kaikki turvallisen toiminnan edellyttämät järjestelyt;

b) rautatieyritys on toteuttanut tarvittavat järjestelyt tehdäkseen yhteistyötä ja sovittaakseen toimintansa yhteen niiden rataverkkojen haltijoiden kanssa, joissa se aikoo liikennöidä;

c) rautatieyritys on toteuttanut tarvittavat toimet turvatakseen liikennepalvelun turvallisuuden;

d) rautatieyrityksellä on neuvoston direktiivin 95/18/EY[20] mukaisesti annettu toimilupa;

e) suunnitellun toiminnan laji ja laajuus vastaavat sen yhteisessä turvallisuustodistuksessa ilmoitettua.

Jos kansallisella turvallisuusviranomaisella on yhden tai useamman edellytyksen täyttymiseen liittyvä epäilyjä, sen on pyydettävä rautatieyritykseltä lisätietoja. Tietopyyntö ei saa kuitenkaan lykätä tai viivästyttää toiminnan aloittamista. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen havaitsee todisteita siitä, että yksi tai useampi edellytys ei täyty, sen on saatettava asia viraston käsiteltäväksi, ja viraston on toteutettava aiheelliset toimenpiteet, joihin voi sisältyä myös todistuksen peruuttaminen.

[19] EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4.
[20] EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu) ⇨ uusi

5. Yhteinen ~~T~~turvallisuustodistus on rautatieyrityksen hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle aina, kun toiminnan laji tai laajuus muuttuu olennaisesti.

Yhteisen ~~T~~turvallisuustodistuksen haltijan on viipymättä ilmoitettava ⇨ virastolle ⇦ ~~toimivaltaiselle turvallisuusviranomaiselle~~ kaikista yhteisen turvallisuustodistuksen edellytysten ~~asianomaisen osan ehtojen~~ merkittävistä muutoksista. Sen on lisäksi ilmoitettava ⇨ virastolle ⇦ ~~toimivaltaiselle turvallisuusviranomaiselle~~ aina, kun otetaan käyttöön uusia henkilöstöryhmiä tai uusia liikkuvan kaluston lajeja.

~~Turvallisuusviranomainen~~ ⇨ Virasto ⇦ voi vaatia yhteisen turvallisuustodistuksen ~~asianomaisen osan~~ tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti

~~6. Jos turvallisuusviranomainen toteaa, että turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuusviranomaisen myöntämän todistuksen ehtoja, sen on peruutettava todistuksen kyseinen a- ja/tai b-osa ja perusteltava päätöksensä. Sen turvallisuusviranomaisen, joka on peruuttanut 4 kohdan mukaisesti myönnetyn kansallisen lisätodistuksen, on viipymättä ilmoitettava päätöksestään sille turvallisuusviranomaiselle, joka on antanut todistuksen 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.~~

~~Turvallisuusviranomaisen on peruutettava turvallisuustodistus myös silloin, kun ilmenee, että sen haltija ei ole käyttänyt sitä tarkoitetulla tavalla todistuksen antamista seuraavan vuoden aikana.~~

⇩ uusi

6. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että yhteisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä todistuksen antamisen edellytyksiä, sen on pyydettävä virastoa peruuttamaan todistus. Virasto voi peruuttaa yhteisen turvallisuustodistuksen; tällöin sen on perusteltava päätöksensä. Viraston on ilmoitettava asiasta viipymättä kaikkien niiden verkkojen kansallisille turvallisuusviranomaisille, joissa kyseinen rautatieyritys liikennöi.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 ⇨ uusi

7~~6~~. ~~Turvallisuusviranomaisen~~ ⇨ Viraston ⇦ on kuukauden kuluessa ilmoitettava ⇨ kansallisille turvallisuusviranomaisille ⇦ ~~virastolle 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen turvallisuustodistusten~~ ⇨ yhteisen ⇦ turvallisuustodistuksen antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrityksen nimi ja osoite, todistuksen ~~turvallisuustodistuksen~~ antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuustodistus peruutetaan, päätöksensä perustelut.

~~7. Viraston on ennen 30 päivänä huhtikuuta 2009 arvioitava turvallisuustodistuksen kehitys ja toimitettava komissiolle kertomus, johon liitetään suosituksia siitä, miten voidaan päästä yhteen ainoaan yhteisön turvallisuustodistukseen. Komissio toteuttaa suosituksen perusteella asianmukaisia toimenpiteitä.~~

⇩ uusi

8. Virasto seuraa jatkuvasti yhteisten turvallisuustodistusten myöntämiseen ja kansallisten turvallisuusviranomaisten harjoittamaan valvontaan liittyvien toimenpiteiden tehokkuutta ja antaa tarvittaessa komissiolle suosituksia tilanteen parantamiseksi. Näihin voi sisältyä suositus uudeksi yhteiseksi turvallisuusmenetelmäksi, joka kattaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaisen prosessin, joka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla siten kuin 6 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetaan.

⇩ uusi

11 artikla

Yhteisten turvallisuustodistusten hakeminen

1. Yhteisten turvallisuustodistusten hakemukset toimitetaan virastolle. Viraston on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttelemättä ja joka tapauksessa viimeistään neljän kuukauden kuluttua kaikkien vaadittujen tietojen ja viraston mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava viipymättä.

2. Viraston on annettava yksityiskohtaista opastusta yhteisen turvallisuustodistuksen hakemisesta. Sen on laadittava luettelo kaikista 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi vahvistetuista vaatimuksista ja julkaistava kaikki asian kannalta merkitykselliset asiakirjat.

3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa esitetään ja selvitetään yhteisten turvallisuustodistusten vaatimukset sekä luetellaan toimitettavat asiakirjat, on annettava hakijoiden saataville maksutta. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä viraston kanssa yhteistyötä näiden tietojen jakamiseksi.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~*11*~~ ⌦ *12* ⌫ *artikla*

~~Infrastruktuurin haltijan~~ ⌦ **Rataverkon haltijoiden** ⌫ **turvallisuuslupa**

1. ~~Voidakseen hallinnoida~~ ⌦ Saadakseen hallita ⌫ ja käyttää rautatieinfrastruktuuria ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan on saatava turvallisuuslupa ~~sen~~ ⌦ sijoittautumisjäsenvaltionsa ⌫ ~~jäsenvaltion~~ ⌦ kansalliselta ⌫ turvallisuusviranomaiselta~~, missä se sijaitsee~~.

Turvallisuusluvassa on seuraavat osat:

~~a)~~ lupa, jolla ~~vahvistetaan infrastruktuurin~~ ⌦ hyväksytään rataverkon ⌫ haltijan 9 artiklassa ~~ja liitteessä III tarkoitetun~~ ⌦ säädetty ⌫ turvallisuusjohtamisjärjestelmä~~n~~ ~~hyväksyntä~~, ~~ja~~ ⌦ johon on sisällyttävä menettelyt ja säännökset rautatieinfrastruktuurin turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, mukaan luettuna tarvittaessa liikenteenhallinta- ja merkinantojärjestelmän kunnossapito ja käyttö, edellyttämien vaatimusten täyttämiseksi. ⌫

~~ja~~

~~b) lupa, jolla vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin, johon tarvittaessa sisältyvät liikenteenvalvonta- ja opastinjärjestelmän kunnossapito ja käyttö, turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön kannalta välttämättömien erityisvaatimusten täyttämistä koskevien infrastruktuurin haltijan antamien määräysten hyväksyntä.~~

2. Turvallisuuslupa on ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan hakemuksesta uusittava ~~enintään~~ viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle aina, kun infrastruktuuria, ⌦ merkinanto- ⌫ ~~opastin-~~ tai sähkönsyöttöjärjestelmää tai infrastruktuurin käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti. Turvallisuusluvan haltijan on viipymättä ilmoitettava kaikista tällaisista muutoksista kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.

Kansallinen ~~T~~turvallisuusviranomainen voi vaatia turvallisuusluvan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että luvan saanut ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltija ei enää täytä turvallisuusluvan ehtoja, sen on peruutettava lupa ja perusteltava päätöksensä.

⇩ uusi

3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttelemättä ja joka tapauksessa viimeistään neljän kuukauden kuluttua kaikkien vaadittujen tietojen ja kansallisen turvallisuusviranomaisen mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~3~~4. Kansallisen ~~T~~turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan nimi ja osoite, turvallisuusluvan antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuuslupa peruutetaan, perusteltava päätöksensä.

~~*12 artikla*~~

~~**Turvallisuustodistusta ja turvallisuuslupaa koskeviin hakemuksiin sovellettavat vaatimukset**~~

~~1. Turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös turvallisuustodistusta tai turvallisuuslupaa koskevan hakemuksen johdosta viipymättä ja viimeistään neljän kuukauden kuluttua kaikkien vaadittujen tietojen ja turvallisuusviranomaisen pyytämien lisätietojen toimittamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava viipymättä.~~

~~2. Uusien rautatieyritysten perustamisen ja muiden jäsenvaltioiden rautatieyritysten tekemien hakemusten helpottamiseksi turvallisuusviranomaisen on annettava turvallisuustodistuksen saamista koskevia yksityiskohtaisia ohjeita. Sen on laadittava luettelo kaikista 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi vahvistetuista vaatimuksista ja annettava kaikki asiaa koskevat asiakirjat hakijan käyttöön.~~

~~Rautatieyrityksille, jotka hakevat turvallisuustodistusta harjoittaakseen liikennettä määrätyllä, rajoitetulla osalla infrastruktuuria, on annettava erityisohjeita, joissa yksilöidään nimenomaan kyseistä osaa koskevat säännöt.~~

~~3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa esitetään ja selvitetään turvallisuustodistusten vaatimukset sekä luetellaan toimitettavat asiakirjat, on annettava hakijoiden käyttöön maksutta. Kaikki turvallisuustodistuksia koskevat hakemukset on tehtävä turvallisuusviranomaisen edellyttämällä kielellä.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

13 artikla

Koulutusmahdollisuudet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ~~turvallisuustodistusta hakevilla~~ rautatieyrityksillä on yhtäläinen ja ketään syrjimätön mahdollisuus kouluttaa veturinkuljettajia ja junahenkilökuntaa, kun tällainen koulutus on tarpeen niiden verkossa liikennöimiseksi sekä turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten ⌦ ja direktiivin 2007/59/EY[21] mukaisten toimilupien ja todistusten saamista koskevien vaatimusten ⌫ täyttämiseksi.

Koulutusta on annettava reittitiedoista, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, ~~opastinjärjestelmästä sekä liikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmästä~~ ⌦ merkinanto-, ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ⌫ ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoilla ja niiden turvallisuuteen olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivalla henkilökunnalla on mahdollisuus hankkia kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin koulutuspalveluja.

Jos koulutukseen ei sisälly kokeita eikä koulutuksesta anneta todistuksia, jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset voivat saada tällaisen todistuksen~~, jos se on turvallisuustodistuksen edellytys~~.

Kansallisen ~~T~~turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelujen tai tarvittaessa todistusten antaminen täyttää direktiivissä ⌦ 2007/59/EY, ⌫ YTE:issä tai 8 artiklassa ~~ja liitteessä II~~ tarkoitetuissa kansallisissa ~~turvallisuussäännöissä~~ ⌦ säännöissä ⌫ vahvistetut ~~turvallisuusvaatimukset~~ ⌦ vaatimukset ⌫ .

2. Jos koulutuspalveluja saa vain yhden ainoan rautatieyrityksen tai ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan kautta, jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne ovat muiden rautatieyritysten saatavilla kohtuulliseen ja ketään syrjimättömään hintaan, joka heijastaa kustannuksia ja johon voi sisältyä voittomarginaali.

3. Ottaessaan palvelukseen uusia veturinkuljettajia, junahenkilökuntaa tai turvallisuuteen olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivaa muuta henkilökuntaa rautatieyritysten on voitava ottaa huomioon muiden rautatieyhtiöiden palveluksessa mahdollisesti aiemmin saatu koulutus, pätevyys ja kokemus. Tätä varten kyseisen henkilökunnan on voitava perehtyä kaikkiin koulutustaan, pätevyyttään tai kokemustaan osoittaviin asiakirjoihin, saada niistä jäljennökset ja antaa ne edelleen muille.

4. ~~Kukin rautatieyritys ja kukin infrastruktuurin haltija on~~ ⌦ Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat ⌫ ~~kaikissa tapauksissa~~ vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta~~, siten kuin 9 artiklassa ja liitteessä III on säädetty~~.

---

[21] EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51.

↓ 2008/57/EY 40 artikla

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 8 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

14 ~~a~~ artikla

Kalustoyksikköjen kunnossapito

1. Kullakin kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä verkossa sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, ja tämän yksikön on oltava rekisteröity kansalliseen kalustorekisteriin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX ~~rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin~~ 43~~33~~ artiklan mukaisesti.

2. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voi olla rautatieyritys, ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltija tai kalustoyksikön haltija.

3. Yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyritysten ja ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden vastuuta junan turvallisesta liikennöinnistä. Tämän vuoksi kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa ⌦ seuraavien mukaisesti: ⌫

a) kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirja~~n~~;

b) voimassa ~~olevien vaatimusten sekä kunnossapitosääntöjen ja YTE-eritelmien mukaisesti~~ ⌦ olevat vaatimukset, mukaan luettuina kunnossapitosäännöt ja YTE:n vaatimukset ⌫ .

Kunnossapidosta vastaavan yksikön on tehtävä kunnossapitotyöt itse tai teetettävä ne ~~sopimuskorjaamoilla~~ ⌦ toimeksisaaneilla kunnossapitokonepajoilla ⌫ .

4. Tavaravaunujen osalta kullakin kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on oltava sertifiointi, jonka on myöntänyt ⇨ komission asetuksen (EU) N:o 445/2011[22] ⇦ ~~5 kohdan~~ mukaisesti valtuutettu tai hyväksytty elin tai kansallinen turvallisuusviranomainen. ~~Valtuutusmenettelyn on perustuttava riippumattomuuden, pätevyyden ja puolueettomuuden perusteisiin, kuten asianmukainen eurooppalaisen EN 45 -sarjan standardi.~~ ~~Myös tunnustamismenettelyn~~ ⌦ Hyväksymismenettelyn ⌫ on perustuttava riippumattomuuteen, pätevyyteen ja puolueettomuuteen.

Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on ~~rautatieyritys tai infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltija, asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen on valvottava ⇨ asetuksen (EU) N:o 445/2011 ⇦ ~~5 kohdan mukaisesti hyväksyttyjen~~ vaatimusten noudattamista ~~10 ja 11~~ ⌦ 12 ⌫ artiklassa tarkoitettujen menettelyjen yhteydessä ja tämä on vahvistettava näissä menettelyissä eritellyissä todistuksissa.

~~5. Komissio toteuttaa viraston suosituksen perusteella 24 päivänä joulukuuta 2010 mennessä toimenpiteen, jolla otetaan käyttöön tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön~~

[22] EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22.

~~sertifiointi sen kunnossapitojärjestelmän osalta. Tämän järjestelmän mukaisesti annetuissa todistuksissa on vahvistettava 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten noudattaminen.~~

~~Toimenpiteeseen on sisällyttävä seuraavat vaatimukset, jotka koskevat~~

~~a) yksikön perustamaa kunnossapitojärjestelmää;~~

~~b) yksikölle annetun todistuksen muotoa ja voimassaoloa;~~

~~c) arviointiperusteita, joiden mukaisesti valtuutetaan tai tunnustetaan elin tai elimet, jotka ovat vastuussa todistusten antamisesta ja varmistavat sertifiointijärjestelmän toimintaa koskevan tarvittavan valvonnan;~~

~~d) sertifiointijärjestelmän soveltamispäivää, mukaan luettuna yhden vuoden siirtymäaika, joka koskee nykyisiä kunnossapidosta vastuussa olevia yksiköitä.~~

~~Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

~~Komissio tarkastelee viraston suosituksen perusteella 24 päivänä joulukuuta 2018 mennessä tätä toimenpidettä uudelleen kaikkien kalustoyksikköjen sisällyttämiseksi siihen ja saattaakseen tavaravaunuja koskevan sertifiointijärjestelmän tarvittaessa ajan tasalle.~~

5~~6~~. Edellä olevan 4~~5~~ kohdan mukaisesti annettujen todistusten on oltava voimassa koko ⌦ unionissa ⌫ ~~yhteisössä~~.

~~7. Virasto arvioi 5 kohdan mukaisesti täytäntöönpantua sertifiointimenettelyä kertomuksessa, jonka se esittää komissiolle viimeistään kolmen vuoden kuluttua asianomaisen toimenpiteen voimaantulosta.~~

⇩ uusi

6. Virasto arvioi 31 päivään toukokuuta 2014 mennessä tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän, tarkastelee mahdollisuutta ulottaa se koskemaan kaikkia kalustoyksikköjä sekä antaa asiasta kertomuksen komissiolle.

7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä kaikkien kalustoyksikköjen osalta kunnossapidosta vastaavan yksikön yhteiset sertifiointiedellytykset viimeistään 24 päivänä joulukuuta 2016.

Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Asetuksella (EU) N:o 445/2011 hyväksytyn tavaravaunuihin sovellettavan sertifiointijärjestelmän soveltamista jatketaan siihen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten antamiseen asti.

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 8 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

⌦15 artikla ⌫

⌦ Poikkeamiset kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointijärjestelmästä ⌫

18. Jäsenvaltiot voivat päättää täyttää kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelemistä ja sertifiointia koskevat velvoitteensa ⇨ 14 artiklassa vahvistetulle sertifiointijärjestelmälle ⇦ vaihtoehtoisin toimenpitein seuraavissa tapauksissa:

a) kolmannessa maassa rekisteröidyt ja kyseisen maan lainsäädännön mukaan kunnossapidetyt kalustoyksiköt;

b) kalustoyksiköt, joita käytetään verkoissa tai radoilla, joiden raideleveys poikkeaa ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja joita koskevien 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täyttäminen varmistetaan kolmansien maiden kanssa tehdyillä kansainvälisillä sopimuksilla;

c) edellä 2 artiklan ~~2 kohdassa~~ ~~määritellyt~~ ⌦ soveltamisalaan kuuluvat ⌫ kalustoyksiköt ja sotamateriaali sekä erikoiskuljetukset, joilta vaaditaan kansallisen turvallisuusviranomaisen tapauskohtainen lupa ennen kuljetuksen suorittamista. Tässä tapauksessa poikkeuslupa myönnetään korkeintaan viiden vuoden ajaksi.

2. ~~Tällaiset~~ ⌦ Edellä 1 kohdassa tarkoitetut ⌫ vaihtoehtoiset toimenpiteet on pantava täytäntöön asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen ⌦ tai viraston ⌫ myöntämäien poikkeu~~k~~sten nojalla

a) kun kalustoyksikköjä rekisteröidään rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin xx ~~rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin~~ 43~~33~~ artiklan mukaisesti, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määritteleminen;

b) kun annetaan turvallisuustodistuksia ja -lupia rautatieyrityksille ja ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoille tämän direktiivin 10 ja 12~~11~~ artiklan nojalla, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määritteleminen tai sertifiointi.

3. Tällaiset poikkeukset on määriteltävä ja perusteltava ~~tämän direktiivin~~ 18 artiklassa tarkoitetussa vuotuisessa turvallisuuskertomuksessa. Mikäli käy ilmi, että ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ rautatiejärjestelmässä otetaan epäasianmukaisia riskejä, virasto ilmoittaa siitä välittömästi komissiolle. Komissio ottaa yhteyttä asianomaisiin osapuoliin ja pyytää tarvittaessa jäsenvaltioita peruuttamaan poikkeusta koskevan päätöksensä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~*15 artikla*~~

~~Turvallisuustodistusten yhdenmukaistaminen~~

~~1. Päätökset, jotka koskevat 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja liitteen IV mukaisia yhteisiä yhdenmukaistettuja vaatimuksia, tehdään ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteinen malli hyväksytään ennen 30 päivää huhtikuuta 2009 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

~~2. Virasto suosittelee yhteisiä yhdenmukaistettuja vaatimuksia ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteistä mallia toimeksiannosta, joka annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

IV LUKU

⌦ KANSALLISET TURVALLISUUSVIRANOMAISET ⌫ ~~TURVALLISUUSVIRANOMAINEN~~

16 artikla

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomainen. ~~Tämä viranomainen voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö ja sen~~ Tämän viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijasta, hakijoista ja hankintayksiköistä.

⇩ uusi

2. Kansallisella turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:

a) rautatiejärjestelmän muodostavien energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmien käyttöönottoluvan myöntäminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti;

b) sen valvominen, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] [x] artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;

c) eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron antaminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] 42 artiklan mukaisesti;

d) viraston tukeminen sen pyynnöstä 10 artiklan mukaisesti myönnettävien yhteisten turvallisuustodistusten antamisessa, uusimisessa, muuttamisessa ja peruuttamisessa sekä sen tarkistamisessa, että kyseisissä todistuksissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rautatieyritykset noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

e) 12 artiklan mukaisesti myönnettävien turvallisuuslupien antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen ja sen tarkistaminen, että kyseisissä luvissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rataverkon haltijat noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

f) turvallisuuden sääntelykehyksen, kansallisten turvallisuussääntöjen järjestelmä mukaan luettuina, seuranta, edistäminen ja tarvittaessa soveltamisen valvonta ja ajantasaistaminen;

g) rautatieyritysten valvonta asetuksen (EU) N:o 1158/2010[23] liitteen IV ja asetuksen (EU) N:o 1077/2012[24] mukaisesti;

h) sen valvonta, että kalustoyksiköt rekisteröidään asianmukaisesti kansalliseen kalustorekisteriin ja että rekisteriin sisältyvät turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmälliset ja ajan tasalla.

[23] EUVL L 326, 10.12.2010, s. 11.
[24] EUVL L 320, 17.11.2012, s. 3.

3. Sen jäsenvaltion kansallisen turvallisuusviranomaisen, jossa rautatieyritys harjoittaa liikennettä, on toteutettava tarvittavat järjestelyt koordinoidakseen toimiaan viraston ja muiden turvallisuusviranomaisten kanssa kaikkien tiettyä rautatieyritystä koskevien keskeisten tietojen jakamiseksi, myös tunnettujen riskien ja turvallisuuden suoritustason osalta. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on lisäksi jaettava tietoja niiden muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, joita asia koskee, jos se toteaa, että rautatieyritys ei toteuta tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä.

Sen on ilmoitettava virastolle kaikki valvottavana olevan rautatieyrityksen turvallisuustasoon liittyvät epäilyksenaiheet. Viraston on toteutettava 10 artiklan 6 kohdassa säädetyt aiheelliset toimet.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 9 kohdan a alakohta

~~a) se myöntää käyttöönottoluvat rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille rautateiden yhteentoimivuusdirektiivin 15 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään asiaankuuluvien olennaisten vaatimusten mukaisesti,~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 9 kohdan b alakohta

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~c) se valvoo, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat direktiivin 96/48/EY ja 2001/16/EY 12 artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;~~

~~d) se myöntää käyttöönottoluvat uudelle sekä olennaisesti muuttuneelle liikkuvalle kalustolle, joille ei ole vielä vahvistettu YTE:ää;~~

~~e) se myöntää, uusii, muuttaa ja peruuttaa tämän direktiivin 10 ja 11 artiklan mukaisesti annettujen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien olennaiset osat ja tarkastaa, että niissä vahvistetut edellytykset ja vaatimukset täyttyvät ja että infrastruktuurin haltijat ja rautatieyritykset toimivat yhteisön tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti;~~

~~f) se seuraa, edistää ja tarvittaessa kannustaa ja kehittää turvallisuuden sääntelykehystä sekä kansallisten turvallisuussääntöjen järjestelmää;~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan 9 kohdan c alakohta

~~g) se valvoo, että kalustoyksiköt on asianmukaisesti rekisteröity kansalliseen kalustorekisteriin ja että siihen sisältyvät turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmällisiä ja ajan tasalla.~~

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu) ⇨ uusi

4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei ~~voida~~ ⌦ saa ⌫ siirtää tai antaa toimeksi ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijalle, rautatieyritykselle tai hankintayksikölle.

17 artikla

Päätöksentekoperiaatteet

1. ⌦ Kansallisten turvallisuusviranomaisten ⌫ ~~Turvallisuusviranomaisen~~ on suoritettava tehtävänsä avoimesti ja ketään syrjimättä. ~~Sen~~ ⌦ Niiden ⌫ on erityisesti kuultava kaikkia osapuolia ja perusteltava päätöksensä.

~~Sen~~ ⌦ Niiden ⌫ on käsiteltävä pyynnöt ja hakemukset viipymättä sekä toimitettava tietoja koskevat pyyntönsä viipymättä sekä tehtävä kaikki päätöksensä neljän kuukauden kuluessa kaikkien vaadittavien tietojen toimittamisen jälkeen. ~~Se voi~~ ⌦ Ne voivat ⌫ 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

⌦ Kansallisen ⌫ ~~T~~turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehyksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia henkilöitä ja osapuolia, mukaan lukien ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat.

2. ~~Turvallisuusviranomaisen~~ ⌦ Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten ⌫ on voitava vapaasti suorittaa kaikki ~~sen tehtävän~~ ⌦ tehtäviensä ⌫ suorittamiseen tarvittavat tarkastukset ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja ~~sillä~~ ⌦ niillä ⌫ on oltava pääsy ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ⌦ kansallisen ⌫ turvallisuusviranomaisen tekemiin päätöksiin voidaan hakea muutosta tuomioistuimessa.

4. ⌦ Kansallisten ⌫ ~~T~~turvallisuusviranomaisten on vaihdettava ⇨ viraston perustamassa verkostossa ⇦ aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi ⇨ unionissa ⇦ ~~yhteisössä~~. ~~Tämän yhteistyön tarkoituksena on erityisesti sellaisten rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen helpottaminen ja yhteensovittaminen, joille on myönnetty kansainvälisiä rautatiereittejä direktiivin 2001/14/EY 15 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.~~

~~Virasto tukee turvallisuusviranomaisia näissä tehtävissä.~~

⇩ uusi

5. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyön laajuus kaikissa asioissa, jotka liittyvät yhteisen turvallisuustodistuksen antamista koskeviin paikan päällä tehtäviin tarkastuksiin ja rautatieyritysten valvontaan yhteisen turvallisuustodistuksen antamisen jälkeen, on vahvistettava viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten sopimus- ja muissa järjestelyissä.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

18 artikla

Vuosikertomus

Kansallisen ~~T~~turvallisuusviranomaisen on julkaistava vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan ja lähetettävä se virastolle 30 päivään syyskuuta mennessä. Vuosikertomuksessa on oltava tietoja:

a) rautateiden turvallisuuden kehittämisestä, mukaan luettuna jäsenvaltiokohtainen yhteenveto liitteessä I vahvistetuista yhteisistä turvallisuusindikaattoreista;

b) merkittävistä muutoksista rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä;

c) turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia koskevasta kehityksestä;

d) ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden ja rautatieyritysten valvonnasta saaduista tuloksista ja kokemuksista;

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 10 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

e) poikkeuksista, joista on päätetty 14~~a~~ artiklan 8 kohdan mukaisesti.

⇨f) kaikista jäsenvaltiossa toimivien rautatieyritysten tarkastuksista, joita on tehty osana valvontaa ⇦ .

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

V LUKU

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTA

19 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa rautatiejärjestelmässä tapahtuneiden vakavien onnettomuuksien jälkeen tutkinnan, jonka tavoitteena on rautateiden turvallisuuden mahdollinen parantaminen sekä onnettomuuksien ehkäisy.

2. Vakavien onnettomuuksien lisäksi 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin voi tutkia ne onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka olisivat hieman erilaisissa olosuhteissa voineet johtaa vakaviin onnettomuuksiin, mukaan luettuina Euroopan ~~laajuisten suurten nopeuksien tai tavanomaisten rautatiejärjestelmien~~ ⌦ rautatiejärjestelmän ⌫ rakenteellisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden tekniset viat.

Tutkintaelin päättää harkintansa mukaan, onko tällaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinta aloitettava. Sen on päätöksessään otettava huomioon seuraavat seikat:

a) onnettomuuden tai vaaratilanteen vakavuus;

b) onko onnettomuus tai vaaratilanne osa onnettomuuksien tai vaaratilanteiden sarjaa, jolla on merkitystä koko järjestelmälle;

c) ~~vaaratilanteen~~ vaikutus rautateiden turvallisuuteen ~~yhteisön~~ unionin tasolla;

~~ja~~

d) ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoiden, rautatieyritysten, kansallisen turvallisuusviranomaisen tai jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt.

3. Tutkintaelin määrää tutkinnan laajuuden sekä tutkinnassa noudatettavan menettelyn ottaen huomioon 20 ja 22 artiklan ~~artiklassa esitetyt periaatteet ja tavoitteet~~ sekä ne tiedot, jotka se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.

4. Tutkinnassa ei missään tapauksessa saa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai korvausvastuuta.

20 artikla

Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa oikeusjärjestyksessään tutkinnan oikeusasema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.

~~2. Tutkinnasta vastaavien on jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti ja tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, sallittava mahdollisimman nopeasti:~~

⇩ uusi

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoille annetaan mahdollisimman nopeasti:

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

a) ⌦ pääsy ⌫ ~~päästä~~ onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, siihen liittyvää infrastruktuuria sekä liikenteenohjaus- ja ~~opastinlaitteita~~ ⌦ merkinantolaitteita ⌫ ;

b) ⌦ oikeus ⌫ luetteloida viipymättä todisteet ja suorittaa tutkimuksia ja analyysia varten valvottu näytteenotto jäännöksistä, infrastruktuurin laitteistoista tai osista;

c) ⌦ oikeus ⌫ tutustua junien rekisteröintilaitteiden sekä suullisten viestien tallennukseen ja ⌦ merkinanto- ⌫ ~~opastin-~~ ja liikenteenohjausjärjestelmän toiminnan rekisteröintiin tarkoitettujen laitteiden sisältämiin tietoihin sekä käyttää niitä;

d) ⌦ oikeus ⌫ tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten tuloksiin;

e) ⌦ oikeus ⌫ tutustua junahenkilöstölle ja muulle onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana olleelle rautatiehenkilöstölle tehtyjen tutkimusten tuloksiin;

f) ⌦ mahdollisuus ⌫ kuulla mukana ollutta rautatiehenkilöstöä ja muita todistajia;

g) ⌦ oikeus ⌫ tutustua ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijan, asianomaisten rautatieyritysten ja ⌦ kansallisen ⌫ turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.

3. Tutkinta on suoritettava ⌦ mahdollisesta ⌫ oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta.

21 artikla

Tutkintaelin

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 19 artiklassa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta vastaa pysyvä elin, johon on kuuluttava vähintään yksi henkilö, joka voi toimia tutkinnasta vastaavana, jos onnettomuus tapahtuu tai vaaratilanne ilmenee. Kyseisen elimen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoista, rautatieyrityksistä, maksujenperintäelimistä, käyttöoikeuden myöntävistä elimistä ja ilmoitetuista laitoksista ja kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton ⌦ kansallisesta ⌫ turvallisuusviranomaisesta ja kaikista rautateiden sääntelyelimistä.

2. ~~Tutkintaelin suorittaa~~ ⌦ Tutkintaelimen on suoritettava ⌫ tehtävänsä 1 kohdassa tarkoitetuista tahoista riippumattomana, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Sen tutkijoilla on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.

3. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että rautatieyritykset, ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijat ja tarvittaessa ⌦ kansallinen ⌫ turvallisuusviranomainen ovat velvollisia ilmoittamaan tutkintaelimelle välittömästi 19 artiklassa tarkoitetuista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Tutkintaelimen on pystyttävä vastaamaan tällaisiin ilmoituksiin ja sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tutkinnan aloittamiseksi viimeistään viikon kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehdyn ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen.

4. Tutkintaelin voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muiden tapauksien kuin rautateiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan toimintaan, jollei tällainen tutkinta vaaranna elimen riippumattomuutta.

5. Tarvittaessa tutkintaelin voi pyytää muiden jäsenvaltioiden tutkintaelimiä tai virastoa tarjoamaan asiantuntemusta tai suorittamaan teknisiä tarkastuksia, analyyseja tai arviointeja.

6. Jäsenvaltiot voivat antaa tutkintaelimen tehtäväksi muita kuin 19 artiklassa tarkoitettuja rautateiden onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevan tutkinnan suorittamisen.

7. Tutkintaelinten on vaihdettava aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia yhteisten tutkintamenetelmien kehittämiseksi, turvallisuuteen liittyvien suositusten seurantaa koskevien yhteisten periaatteiden laatimiseksi sekä teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

Virasto tukee tutkintaelimiä tässä tehtävässä.

22 artikla

Tutkintamenettelyt

1. Sen jäsenvaltion tutkintaelimen, jonka alueella 19 artiklassa tarkoitettu onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, on tutkittava kyseinen onnettomuus tai vaaratilanne. Jollei pystytä toteamaan, missä jäsenvaltiossa onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, tai jos se on sattunut kahden jäsenvaltion välisellä rajalla tai sen läheisyydessä, asianomaiset elimet sopivat, kumpi niistä suorittaa tutkinnan, tai ne sopivat tutkinnan suorittamisesta yhteistyössä. Toinen elin voi ensiksi mainitussa tapauksessa osallistua tutkintaan ja saada käyttöönsä kaikki tutkinnan tulokset.

Toisen jäsenvaltion tutkintaelimiä on pyydettävä osallistumaan tutkintaan aina, kun onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva ja siellä toimiluvan saanut rautatieyritys.

Tämä kohta ei estä jäsenvaltioita sopimasta, että asianomaiset elimet suorittavat tutkinnan yhteistyössä myös muissa tapauksissa.

2. Kunkin onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta vastaavan elimen on huolehdittava sen suorittamiseksi tarvittavista edellytyksistä, joihin kuuluu toiminnallinen ja tekninen asiantuntemus. Tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen laadusta riippuen voidaan käyttää kyseisen elimen piiristä tai sen ulkopuolelta löytyvää asiantuntemusta.

3. Tutkinta on suoritettava mahdollisimman avoimesti siten, että kaikkia osapuolia voidaan kuulla ja tulokset voidaan antaa niiden käyttöön. Asianomaisille ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltijoille ja rautatieyrityksille, ⌦ kansalliselle ⌫ turvallisuusviranomaiselle, uhreille ja heidän omaisilleen, vahingoittuneen omaisuuden omistajille, valmistajille, osallisena olleille pelastuspalvelulaitoksille sekä henkilöstön ja palvelujen käyttäjien edustajille on tiedotettava säännöllisesti tutkinnasta ja sen edistymisestä, ja niille on annettava mahdollisuuksien mukaan tilaisuus esittää tutkinnan osalta kantansa ja näkemyksensä ja niiden on saatava esittää huomautuksia ~~raporttiluonnoksissa~~ ⌦ selostusluonnoksissa ⌫ esitetyistä tiedoista.

4. Tutkintaelimen on saatettava tutkimuksensa onnettomuuspaikalla päätökseen mahdollisimman nopeasti, jotta ~~infrastruktuurin~~ ⌦ rataverkon ⌫ haltija voi korjata infrastruktuurin ja avata sen rautatieliikenteelle mahdollisimman pian.

23 artikla

Tutkintaselostukset

1. Edellä 19 artiklassa tarkoitetun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava selostus onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen sekä tulosten merkitykseen nähden sopivassa muodossa. Tutkintaselostuksessa on ilmoitettava 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tutkinnan tavoitteet, ja siinä on tarvittaessa oltava turvallisuuteen liittyviä suosituksia.

2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintaselostus mahdollisimman nopeasti ja yleensä ⌦ viimeistään ⌫ kahdentoista kuukauden ~~kuluessa~~ ⌦ kuluttua ⌫ tapahtumapäivästä. ~~Tutkintaselostuksessa on noudatettava mahdollisimman tarkasti liitteen V mukaista rakennetta.~~ Tutkintaselostus, mukaan luettuina turvallisuuteen liittyvät suositukset, on toimitettava 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille asianomaisille osapuolille sekä muiden jäsenvaltioiden asianomaisille elimille ja osapuolille.

⇩ uusi

Komissio hyväksyy onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostusten sisällön täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

3. Tutkintaelimen on julkaistava vuosittain viimeistään 30 päivänä syyskuuta vuosikertomus, josta ilmenevät sen edeltävänä vuonna suorittamat tutkinnat, sen antamat turvallisuuteen liittyvät suositukset ja aiemmin annettujen suositusten mukaisesti toteutetut toimenpiteet.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

24 artikla

Virastolle annettavat tiedot

1. Tutkintaelimen on ilmoitettava virastolle tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksestä viikon kuluessa päätöksen tekemisestä. Sen on tällöin mainittava tapahtuman päivämäärä, aika ja paikka sekä sen laji ja seuraukset ihmishenkien menetysten, loukkaantumisten ja aineellisten vahinkojen kannalta.

2. Tutkintaelimen on lähetettävä virastolle 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut lopulliset tutkintaselostukset ja 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu vuosikertomus.

25 artikla

Turvallisuutta koskevat suositukset

1. Tutkintaelimen antama turvallisuutta koskeva suositus ei missään tapauksessa luo oletusta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.

2. Suositukset on osoitettava ⌦ virastolle, kansalliselle ⌫ turvallisuusviranomaiselle ja, jos se on suosituksen luonteen perusteella tarpeen, jäsenvaltion muille elimille tai viranomaisille tai muille jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden ja niiden ⌦ kansallisten ⌫ turvallisuusviranomaisten on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tutkintaelinten antamat turvallisuuteen liittyvät suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin.

3. ⌦ Kansallisen ⌫ ~~T~~turvallisuusviranomaisen ja muiden viranomaisten tai elinten tai tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden, joille suositukset on osoitettu, on vähintään vuosittain annettava tutkintaelimelle selvitys suosituksen perusteella toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä.

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

↓ 2008/110/EYC 1 artiklan 11 kohta (mukautettu)

~~*26 artikla*~~

~~Liitteiden mukauttaminen~~

~~Liitteet mukautetaan tieteen ja tekniikan kehitykseen. Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 27 artiklan 2 a kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

⇩ uusi

26 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.

2. Valta hyväksyä 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

5. Edellä olevan 5 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ uusi

27 artikla

Komiteamenettely

~~1. Komissiota avustaa direktiivin 96/48/EY 21 artiklalla perustettu komitea.~~

⇨ 1. Komissiota avustaa komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea. ⇦

~~2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

⇨ 2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. ⇦

~~Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.~~

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 12 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~2a. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohdassa ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

~~3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.~~

🡻 2008/110/EY 1 artiklan 12 kohdan b alakohta

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~*28 artikla*~~

~~**Täytäntöönpanotoimet**~~

~~1. Jäsenvaltiot voivat saattaa tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevat toimenpiteet komission tietoon. Asiaa koskevat päätökset tehdään 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.~~

~~2. Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii erityistapauksessa turvallisuustodistusta ja turvallisuuslupaa koskevien säännösten soveltamista ja~~

täytäntöönpanoa, ja päättää kahden kuukauden kuluessa tätä koskevan pyynnön vastaanottamisesta 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

VI LUKU

YLEISET MÄÄRÄYKSET JA LOPPUMÄÄRÄYKSET

29 artikla

Direktiiviin 95/18/EY tehtävät muutokset

Muutetaan direktiivi 95/18/EY seuraavasti:

1. Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun hakijana olevalla rautatieyrityksellä on tai vastaisuudessa on hallintorakenne, jolla on tarvittavat tiedot ja/tai kokemus turvallisen ja luotettavan toiminnan hallinnan ja valvonnan harjoittamiseen toimiluvassa yksilöidyn toimintatyypin osalta.”»

2. Kumotaan liitteessä oleva II osa.

30 artikla

Direktiiviin 2001/14/EY tehtävät muutokset

Muutetaan direktiivi 2001/14/EY seuraavasti:

1. Korvataan nimi seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, annettu 26 päivänä helmikuuta 2001, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä.”

2. Korvataan 30 artiklan 2 kohdan f alakohta seuraavasti:

”f) käyttöoikeutta koskevia yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY[25] 10 artiklan mukaisia järjestelyjä, sellaisena kuin direktiivi on muutettuna yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 30 päivänä huhtikuuta 2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY[26].”

3. Kumotaan 32 artikla.

---

25 EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

26 EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164.

~~4. Korvataan 34 artiklan 2 kohta seuraavasti:~~

~~‘2. ”2. Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii erityistapauksessa maksujen perimistä tai kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa, ja päättää kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.”~~

~~31~~ ⌦ 28 ⌫ artikla

Kertomus ja uudet ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ toimet

~~Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen 30 päivää huhtikuuta 2007 ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.~~

⇩ uusi

Komissio antaa viraston toimittamien asiaa koskevien tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen [*viiden vuoden kuluttua voimaantulosta* – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ toimiksi.

~~32~~ ⌦ 29 ⌫ artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden ~~soveltamisen~~ ⌦ täytäntöönpanon ⌫ varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, syrjimättömiä ja varoittavia.

Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset komissiolle tiedoksi ~~33 artiklassa~~ ⌦ 32 artiklan 1 kohdassa ⌫ mainittuun päivään mennessä sekä ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

⇩ uusi

30 artikla

Siirtymäsäännökset

Direktiivin 2004/49/EY liitteitä III ja V sovelletaan tämän direktiivin 6 artiklan 2 ja 3 kohdassa, 9 artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 7 kohdassa ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten soveltamisen aloituspäivään asti.

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on jatkettava [*kahden vuoden kuluttua voimaantulosta* – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] asti turvallisuustodistusten myöntämistä direktiivin

2004/49/EY säännösten mukaisesti. Tällaiset turvallisuustodistukset ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.

31 artikla

Viraston suositukset ja lausunnot

Virasto antaa asetuksen …/… [virastoasetus] 15 artiklan mukaisesti suosituksia ja lausuntoja tämän direktiivin soveltamiseksi. Nämä suositukset ja lausunnot muodostavat perustan tämän direktiivin mukaisesti toteutettaville unionin toimenpiteille.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)
⇨ uusi

~~33~~ ⌦ 32 ⌫ artikla

~~Täytäntöönpano~~ ⌦ Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ⌫

1. Jäsenvaltioiden on saatettava ~~tämän direktiivin~~ ⌦ 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 ja 20 artiklan ja liitteen I ⌫ noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ~~30 päivänä huhtikuuta 2006 mennessä~~ ⇨ viimeistään [*kahden vuoden kuluttua voimaantulosta* – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] ⇦ . ~~Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.~~ ⇨Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. ⇦

2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. ⇨Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininnat tehdään. ⇦ ~~Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.~~

⇩ uusi

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3. Velvoitetta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön ei sovelleta Kyproksen tasavaltaan eikä Maltan tasavaltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

Kuitenkin heti kun julkinen tai yksityinen yhteisö jättää virallisen hakemuksen rautatielinjan rakentamisesta yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöintiä varten, kyseisten jäsenvaltioiden on laadittava säännökset tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi vuoden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

33 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2002/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä II olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, [*kahden vuoden kuluttua voimaantulosta* – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia, liitteessä II

olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja alettava soveltaa niitä.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

34 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan ~~päivänä, jona se julkaistaan~~ ⌦ kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu ⌫ *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

⇩ uusi

Tämän direktiivin 10 ja 11 artiklaa sovelletaan [*kahden vuoden kuluttua voimaantulosta* – julkaisutoimisto lisää päivämäärän].

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16 (mukautettu)

35 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

⌦*Euroopan parlamentin puolesta*	*Neuvoston puolesta* ⌫
⌦*Puhemies*	*Puheenjohtaja* ⌫

↓ 2009/149/EY 1 artikla ja liite (mukautettu)

LIITE I

YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

⌦ Kansallisen ⌫ ~~T~~turvallisuusviranomaisten on toimitettava vuosittain tiedot yhteisistä turvallisuusindikaattoreista ~~Tiedot on toimitettava ensimmäisen kerran vuodesta 2010.~~

~~Direktiivin 2 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuihin toimintoihin liittyvät indikaattorit olisi ilmoitettava erikseen, jos niistä annetaan tietoja.~~

Jos tietojen toimittamisen jälkeen havaitaan uusia tosiseikkoja tai virheitä, ⌦ kansallisen ⌫ turvallisuusviranomaisen on muutettava tai korjattava asianomaisen vuoden indikaattoreita ensimmäisen sopivan tilaisuuden tullen ja viimeistään seuraavassa vuosikertomuksessa.

Jäljempänä 1 ~~jaksossa~~ ⌦ kohdassa ⌫ lueteltuihin onnettomuuksiin liittyviin indikaattoreihin sovelletaan ~~rautatieliikenteen tilastoista 16 päivänä joulukuuta 2002 annettua~~ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 91/2003[1] siltä osin kuin tietoja on saatavilla.

1. ***Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit***

1.1. Merkittävien onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä sekä onnettomuustyypit jaoteltuina seuraavasti:

i) junien yhteentörmäykset ⌦ raideliikenteen kalustoyksikköjen kanssa ⌫ ~~, mukaan lukien törmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin~~,

⌦ ii) junien yhteentörmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin, ⌫

iii) junien raiteelta suistumiset,

iv) tasoristeysonnettomuudet, mukaan lukien onnettomuudet, joissa on osallisina jalankulkijoita,

v) ~~liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamat~~ henkilövahinko-onnettomuudet ⌦ , joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, ⌫ itsemurhia lukuun ottamatta,

vi) liikkuvan kaluston tulipalot,

vii) muut.

Kaikki merkittävät onnettomuudet on ilmoitettava ensisijaisen onnettomuuden tyypin mukaan luokiteltuina, vaikka toissijainen onnettomuus, esimerkiksi raiteelta suistumisen jälkeinen tulipalo, olisi seurauksiltaan ensisijaista onnettomuutta vakavampi.

1.2. Vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin henkilöryhmiin:

i) matkustajat (myös suhteutettuna henkilökilometrien ja henkilöjunakilometrien kokonaismäärään),

ii) työntekijät, mukaan lukien alihankkijoiden henkilöstö,

[1] EYVL L 14, 21.1.2003, s. 1.

iii) tasoristeysten käyttäjät,

iv) ~~rautatiealueilla~~ ⌦ alueella ⌫ luvattomasti ~~liikkuvat~~ ⌦ olevat ⌫ henkilöt,

v) muut.

2. Vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit

Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin ryhmiin:

i) onnettomuudet, joihin liittyy ainakin yksi lisäyksessä määriteltyjä vaarallisia aineita kuljettava ~~raidekulkuneuvo~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksikkö ⌫ ;

ii) sellaisten onnettomuuksien määrä, jotka aiheuttavat vaarallisten aineiden päästöjä.

3. ***Itsemurhiin liittyvät indikaattorit***

Itsemurhien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

4. ***Riskitekijöihin liittyvät indikaattorit***

Seuraavien tilanteiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä:

i) kiskon katkeamat,

ii) raiteen nurjahdukset ⌦ eli hellekäyrät ja muut raidegeometrian äkilliset muutokset ⌫,

iii) väärin annetut opasteet,

iv) punaisen (seis-opasteen) ohiajo,

v) käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneet pyörät ~~ja akselit.~~,

⌦vi) käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneet akselit. ⌫

Kaikista tällaisista tilanteista on annettava tiedot riippumatta siitä, johtivatko ne onnettomuuteen. Onnettomuuksiin johtaneista tilanteista on annettava tiedot riskitekijöitä koskevissa indikaattoreissa; onnettomuuksia – jos ne ovat merkittäviä – koskevat tiedot annetaan edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa onnettomuuksia koskevissa indikaattoreissa.

5. ***Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät indikaattorit***

~~Kokonaismäärät ja junakilometreihin suhteutetut määrät euroina:~~

~~– kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten määrä kerrottuna henkilövahinkojen ehkäisemisen arvolla (Value of Preventing a Casualty, VPC),~~

~~– ympäristövahinkojen kustannukset,~~

~~– liikkuvalle kalustolle tai infrastruktuurille aiheutuneiden vahinkojen kustannukset,~~

~~– onnettomuuksista aiheutuvien viivästymisten kustannukset.~~

~~Turvallisuusviranomaisten on ilmoitettava joko kaikkien onnettomuuksien taloudelliset vaikutukset tai ainoastaan merkittävien onnettomuuksien taloudelliset vaikutukset. Tästä valinnasta on ilmoitettava selkeästi 18 artiklassa tarkoitetussa vuosikertomuksessa.~~

~~VPC on arvo, jonka yhteiskunta antaa henkilövahinkojen ehkäisemiselle, eikä sitä sellaisenaan voida käyttää onnettomuuden osallisten välisten korvausten viitearvona.~~

⇩ uusi

Virasto määrittelee yksikkökustannukset tämän direktiivin voimaantuloon mennessä kerättyjen tietojen perusteella.

🡻 2009/149/EY 1 artikla ja liite (mukautettu)

6. ***Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit***

6.1. Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä automaattinen junan kulun valvontajärjestelmä; niiden ajettujen junakilometrien prosenttiosuus, joilla käytetään toiminnallisia junan kulun valvontajärjestelmiä.

6.2. Tasoristeysten määrä (kokonaismäärä sekä ratakilometreihin ja raidekilometreihin suhteutettuna) jaoteltuna seuraavien kahdeksan tyypin mukaisesti:

a) varoituslaittein varustetut tasoristeykset, joissa on:

i) automaattinen valo- ja/tai äänivaroituslaitos,

ii) automaattiset puomit ilman valoja tai äänivaroituslaitosta,

iii) automaattiset puomit sekä automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos,

iv) iv) automaattiset puomit, automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä ⌦ asetinlaitteeseen kytketty ⌫ tasoristeyksen vapaanaolon valvonta,

v) käsin kytkettävä valo- ja/tai äänivaroituslaitos,

vi) käsinkytkennällä tai käsin avattavat puomit tai portit,

vii) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä puomit tai portit;

b) varoituslaitteettomat tasoristeykset.

7. ***~~Turvallisuuden hallinnointiin~~ ⌦ Turvallisuusjohtamiseen ⌫ liittyvät indikaattorit***

Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten suorittamat sisäiset auditoinnit turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien asiakirjojen mukaisesti. Suoritettujen auditointien kokonaismäärä ja lukumäärä prosenttiosuutena vaadituista (ja/tai suunnitelluista) auditoinneista.

8. ***Määritelmät***

Yhteisten turvallisuusindikaattorien yhteiset määritelmät ja onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskentamenetelmät esitetään lisäyksessä.

Lisäys

YHTEISTEN TURVALLISUUSINDIKAATTOREIDEN YHTEISET MÄÄRITELMÄT JA ONNETTOMUUKSIEN TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN LASKENTAMENETELMÄT

1. *Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit*

1.1. ”Merkittävällä onnettomuudella” tarkoitetaan onnettomuutta, jossa on osallisena vähintään yksi liikkeessä oleva ~~raidekulkuneuvo~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksikkö ⌫ ja jonka seurauksena vähintään yksi henkilö kuolee tai loukkaantuu vakavasti tai jonka seurauksena syntyy merkittäviä kalustoon, rataan, muihin laitteistoihin tai ympäristöön kohdistuvia vahinkoja tai laajoja liikennehäiriöitä. Tähän eivät sisälly verstaissa, varastoissa ja varikoilla tapahtuvat onnettomuudet.

1.2. ”Merkittävillä kalustoon, rataan, muihin laitteistoihin tai ympäristöön kohdistuvilla vahingoilla” tarkoitetaan vahinkoja, joista aiheutuu vähintään 150 000 ~~EUR~~ euron kustannukset.

1.3. ”Laajoilla liikennehäiriöillä” tarkoitetaan raideliikenteen keskeytymistä pääradalla vähintään kuuden tunnin ajaksi.

1.4. ”Junalla” tarkoitetaan tietyllä numerolla tai erityisellä nimellä kulkevaa, määrätyltä lähtöasemalta määrätylle pääteasemalle liikennöivää yhden tai useamman veturin tai moottorivaunun hinaamaa yhtä tai useampaa ~~raidekulkuneuvoa~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksikköä ⌫ tai yhtä yksin kulkevaa moottorivaunua. Esimerkiksi y~~Y~~ksinään kulkevaa veturia pidetään junana.

1.5. ”Junien yhteentörmäyksillä~~, mukaan luettuina törmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin~~” tarkoitetaan yhteenajoja, peräänajoja ja sivutörmäyksiä junan ⌦ osan ja toisen junan tai kalustoyksikön osan tai vaihtotyöveturin ⌫ ~~tai junan ja jonkun seuraavista~~ välillä:

~~i) vaihtotyöveturit,~~

~~ii) kiinteät tai väliaikaiset raiteilla tai niiden lähellä olevat esineet (paitsi tasoristeyksissä ylittävästä ajoneuvosta tai ylittävältä käyttäjältä pudonneet esineet).~~

⌦ 1.6. ’Törmäyksillä aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin’ tarkoitetaan törmäystä junan osan ja kiinteiden tai väliaikaisten raiteilla tai niiden lähellä olevien esineiden välillä (lukuun ottamatta tasoristeyksissä ylittävästä ajoneuvosta tai ylittävältä käyttäjältä pudonneita~~et~~ esineitäet). Tähän sisältyvät törmäykset ajojohtimiin. ⌫

1.~~6~~7 ”Raiteelta suistumisella” tarkoitetaan tilannetta, jossa vähintään yksi junan pyöristä putoaa raiteeltaan.

1.~~7~~8. ”Tasoristeysonnettomuuksilla” tarkoitetaan sellaisia tasoristeyksissä tapahtuvia onnettomuuksia, joissa on osallisena ainakin yksi ~~raidekulkuneuvo~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksikkö ⌫ ja yksi tai useampi rataa ylittävä ajoneuvo, muita tasoristeyksen käyttäjiä, kuten jalankulkijoita, tai väliaikaisesti raiteilla tai niiden lähellä olevia esineitä, jotka ovat pudonneet rataa ylittävästä ajoneuvosta tai rataa ylittävältä käyttäjältä.

1.~~8~~9. ”~~Liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamilla~~ ~~h~~Henkilövahinko-onnettomuuksilla ⌦ , joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, ⌫ ” tarkoitetaan onnettomuuksia, joissa on osallisena yksi tai useampi henkilö ja joissa henkilöihin törmää ~~raidekulkuneuvo~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksikkö ⌫ tai siihen liitetty tai siitä irronnut osa. Tähän sisältyvät ~~raidekulkuneuvoista~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksiköistä ⌫ putoavat henkilöt sekä henkilöt, jotka kaatuvat tai joihin osuu irtonainen esine heidän matkustaessaan ~~raidekulkuneuvossa~~ ⌦ kalustoyksikössä ⌫ .

1.~~9~~10. ”’Liikkuvan kaluston tulipaloilla”’ tarkoitetaan tulipaloja ja räjähdyksiä, jotka tapahtuvat ~~raidekulkuneuvossa~~ ⌦ raideliikenteen kalustoyksiköissä ⌫ (niiden kuorma mukaan luettuna) matkalla lähtöasemalta määränpääasemalle, mukaan luettuina tilanteet, joissa ~~kulkuneuvo~~ ⌦ kalustoyksikkö ⌫ on pysähdyksissä lähtöasemalla, määränpääasemalla tai välipysähdysasemalla, sekä tilanteet vaihtotyön aikana.

1.~~10~~11. ”’Muun tyyppisillä onnettomuuksilla”’ tarkoitetaan kaikkia muita onnettomuuksia kuin edellä mainittuja (eli junien yhteentörmäyksiä, raiteelta suistumisia, tasoristeysonnettomuuksia, ~~ja~~ liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamia henkilövahinko-onnettomuuksia ⌦ ja liikkuvan kaluston tulipaloja ⌫).

1.~~11~~12. ”’Matkustajalla”’ tarkoitetaan junan miehistöä lukuun ottamatta kaikkia henkilöitä, jotka matkustavat ~~raidekulkuneuvossa~~ ⌦ raideliikenteessä ⌫ . Onnettomuustilastoissa mukaan luetaan matkustajat, jotka yrittävät nousta liikkuvaan junaan tai poistua liikkuvasta junasta.

1.~~12~~13. ”’~~Työntekijöillä~~ ⌦ Työntekijällä ⌫ (mukaan luettuina alihankkijoiden henkilöstö ja sopimussuhteiset itsenäiset ammatinharjoittajat)”’ tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joiden työ liittyy rautateihin ja jotka ovat töissä onnettomuushetkellä. Mukaan luetaan junahenkilöstö sekä liikkuvasta kalustosta ja infrastruktuurista huolehtiva henkilöstö.

1.~~13~~14. ”’Tasoristeyksen käyttäjällä”’ tarkoitetaan henkilöä, joka käyttää tasoristeystä ylittäessään radan millä tahansa kulkuneuvolla tai jalan.

1.~~14~~15. ~~”Rautatiealueilla luvattomasti liikkuvilla henkilöillä”~~ ⌦ ’Alueella luvattomasti olevalla henkilöllä’ ⌫ tarkoitetaan henkilöitä, jotka oleskelevat rautatiealueilla, joissa oleskelu on kiellettyä, tasoristeyksen käyttäjiä lukuun ottamatta.

1.~~15~~16. ”’Muilla (kolmansilla osapuolilla)”’ tarkoitetaan henkilöitä, jotka eivät ole ”matkustajia”, ”työntekijöitä alihankkijoiden henkilöstö mukaan luettuna”, ”tasoristeyksen käyttäjiä” eivätkä ”~~rautatiealueilla luvattomasti liikkuvia~~ ⌦ alueella luvattomasti olevia ⌫ henkilöitä”.

1.~~16~~17.”’Kuolemantapauksella (kuolleella)”’ tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden (itsemurhia lukuun ottamatta) seurauksena kuollut välittömästi tai 30 päivän kuluessa siitä.

1.~~17~~18. ”’Vakavalla loukkaantumisella (vakavasti loukkaantuneella)”’ tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden seurauksena loukkaantunut (itsemurhayrityksiä lukuun ottamatta) ja saanut sairaalahoitoa yli vuorokauden ajan.

2. ***Vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit***

2.1. ”’Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvällä onnettomuudella”’ tarkoitetaan onnettomuutta tai vaaratilannetta, josta on ilmoitettava RID[1]/ADR-määräysten 1.8.5 kohdan mukaisesti.

2.2. ”’Vaarallisilla aineilla”’ tarkoitetaan aineita ja tavaroita, joiden kuljettaminen on RID-ohjesäännössä kielletty tai sallittu vain siinä määrätyin ehdoin.

[1] RID-ohjesääntö (vaarallisten aineiden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevat määräykset) sellaisena kuin se on hyväksyttynä vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/68/EY (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

3. *Itsemurhiin liittyvät indikaattorit*

3.1. ”’Itsemurhalla”’ tarkoitetaan tarkoituksellisesti itsensä vahingoittamiseksi tehtävää tekoa, josta seuraa kuolema ja jonka toimivaltainen kansallinen viranomainen rekisteröi ja luokittelee itsemurhaksi.

4. *Riskitekijöihin liittyvät indikaattorit*

4.1. ”’Kiskon katkeamalla”’ tarkoitetaan kaikkia kiskoja, jotka ovat erottuneet kahteen tai useampaan osaan, tai kaikkia kiskoja, josta on irronnut pala metallia siten, että syntyy yli 50 millimetrin pituinen ja yli 10 millimetrin syvyinen lovi kiskon pintaan.

4.2.”’Raiteen ⌦ nurjahduksella ⌫ ~~nurjahduksilla”~~ ⌦ eli hellekäyrällä ja muulla raidegeometrian äkillisellä muutoksella’ ⌫ tarkoitetaan sellaisia virheitä raiteen jatkumossa ja raidegeometriassa, jotka edellyttävät raiteen sulkemista tai sallitun enimmäisnopeuden alentamista ~~turvallisuuden ylläpitämiseksi~~.

4.3. ”’Väärin annetuilla opasteilla”’ tarkoitetaan kaikkia opastinjärjestelmän ⌦ teknisiä ⌫ virheitä (sekä infrastruktuurin että liikkuvan kaluston osalta), joiden vuoksi opastetiedot eivät ole tarpeeksi rajoittavia.

4.4. ”’Punaisen (seis-opastimen) ohiajolla (Signal Passed At Danger, SPAD)”’ tarkoitetaan kaikkia tilanteita, joissa jokin junan osa on liikkunut liikenteenohjauksen lupaa pidemmälle.

Liikenteenohjauksen luvan vastainen ajo tarkoittaa, että on ohitettu jokin seuraavista:

– raidepuolella oleva valo-opastin tai siipiopastin taikka pysähtymiskäsky rataosuuksilla, joilla ei ole automaattista junan kulun valvontajärjestelmää (Automatic Train Control System, ATCS, tai Automatic Train Protection System, ATP),

– ATCS- tai ATP-järjestelmän antaman, turvallisuuteen liittyvän ajoluvan päättyminen,

– säännöissä vahvistetulla suullisella tai kirjallisella luvalla ilmoitettu paikka,

– seis-levyt (päätepuskimet pois luettuina) tai käsiopasteet.

Tähän eivät sisälly tapaukset, joissa rautateillä liikkuva kalusto, johon ei ole kiinnitetty vetoyksikköä tai jonka mukana ei ole miehistöä, liikkuu seis-opastimen ohi. Tähän eivät myöskään sisälly tapaukset, joissa seis-opastetta ei ole laitettu päälle niin ajoissa, että kuljettaja ehtisi pysäyttää junan ennen kyseistä opastinta.

Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat antaa neljää alakohtaa koskevat tiedot erillisinä, ja niiden on annettava tiedot ainakin yhdestä yhteenvetoindikaattorista, joka sisältää tiedot kaikista neljästä ryhmästä.

4.5. ~~”Rikkoutuneilla pyörillä ja rikkoutuneilla akseleilla”~~ ⌦ ’Rikkoutuneella pyörällä’ ⌫ tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa pyörän ~~tai akselin~~ olennaisiin osiin ja joka aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin).

⌦4.6 ’Rikkoutuneella akselilla’ tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa akselin olennaisiin osiin ja joka aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin). ⌫

5. ***Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemisen yhteiset menetelmät***

⇩ uusi

Virasto kehittää menetelmän yksikkökustannusten laskemiseksi tämän direktiivin voimaantuloon mennessä kerättyjen tietojen perusteella.

🡻 2009/149/EY 1 artikla ja liite (mukautettu)

~~5.1. Henkilövahinkojen ehkäisemisen arvo (VPC) koostuu seuraavista tekijöistä:~~

~~1. Turvallisuuden yksikköarvo: Maksuhalukkuusarvo (Willingness to Pay, WTP), joka perustuu siinä jäsenvaltiossa tehtyihin preferenssitutkimuksiin, jossa arvoa sovelletaan.~~

~~2. Välittömät ja välilliset kustannukset: kyseisessä jäsenvaltiossa arvioidut kustannusarvot, jotka koostuvat seuraavista tekijöistä:~~

~~– sairaanhoito- ja kuntoutuskustannukset,~~

~~– oikeudenkäyntikustannukset, poliisitoiminnan kustannukset, yksityinen onnettomuustutkinta, hätäpalvelut ja vakuutusten hallintokustannukset,~~

~~– tuotannolliset menetykset: niiden tavaroiden ja palvelujen arvo yhteiskunnalle, jotka onnettomuuteen joutunut henkilö olisi voinut tuottaa, jos onnettomuutta ei olisi tapahtunut.~~

~~5.2. Yhteiset periaatteet turvallisuuden yksikköarvon ja välittömien/välillisten kustannusten arvioimiseksi:~~

~~Saatavilla olevien arvioiden soveltuvuuden arvioinnin on turvallisuuden yksikköarvon osalta perustuttava seuraaviin näkökohtiin:~~

~~– arvioiden on liityttävä järjestelmään, jolla arvioidaan kuolleisuusriskin alentumista liikennesektorilla, ja noudatettava maksuhalukkuuteen perustuvaa lähestymistapaa ilmoitettujen preferenssimenetelmien mukaisesti,~~

~~– arvoja määritettäessä käytettävän vastaajaotoksen on oltava asianomaista väestöä edustava; otoksen on erityisesti heijasteltava väestön ikää / tulojen jakautumista sekä muita relevantteja sosioekonomisia/demografisia piirteitä,~~

~~– maksuhalukkuusarvojen selvittämistapa: kyselytutkimus on laadittava siten, että kysymykset ovat selkeitä ja vastaajille tarkoituksenmukaisia.~~

~~Välittömät ja välilliset kustannukset on arvostettava yhteiskunnalle aiheutuneiden todellisten kustannusten pohjalta.~~

~~5.3. ”Ympäristövahinkojen kustannuksilla” tarkoitetaan vahingoittuneen alueen palauttamisesta rautatieonnettomuutta edeltäneeseen tilaan aiheutuvia kustannuksia, jotka rautatieyritysten/infrastruktuurin haltijoiden on katettava ja jotka arvioidaan heidän kokemuksensa pohjalta.~~

~~5.4. ”Liikkuvalle kalustolle tai infrastruktuurille aiheutuneiden omaisuusvahinkojen kustannuksilla” tarkoitetaan korjauskelvottomaksi vahingoittuneen liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin tilalle hankittavan, toiminnoiltaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan vastaavan uuden liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin hankintakustannuksia sekä kustannuksia, jotka~~

aiheutuvat korjattavissa olevan liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin palauttamisesta onnettomuutta edeltäneeseen tilaan. Rautatieyritykset/infrastruktuurin haltijat arvioivat nämä kustannukset kokemustensa pohjalta. Tähän sisältyvät myös liikkuvan kaluston vuokrakustannukset, kun onnettomuudessa vahingoittunutta liikkuvaa kalustoa joudutaan korvaamaan.

5.5. ”Onnettomuuksista johtuvista viivästymisistä aiheutuvilla kustannuksilla” tarkoitetaan rautateiden käyttäjille (matkustajille ja rahtiasiakkaille) onnettomuuksien seurauksena aiheutuvien viivästysten rahallista arvoa, laskettuna seuraavan kaavan mukaisesti:

VT	=	matka-aikasäästöjen arvo Matkustajan ajan arvo (tunti) VT_p = [työmatkamatkustajien VT]*[työmatkamatkustajien keskimääräinen prosenttiosuus vuodessa] + [muiden kuin työmatkamatkustajienVT]* [Muiden kuin työmatkamatkustajien keskimääräinen prosenttiosuus vuodessa] VT mitattuna euroina matkustajaa ja tuntia kohti Tavarajunan ajan arvo (tunti): VT_t = [tavarajunien VT]*[(tonni-km)/(juna-km)] VT mitattuna euroina rahtitonnia ja tuntia kohti Kuljetetun rahdin keskimääräinen tonnimäärä junaa kohti vuodessa = (tonni-km)/(juna-km)
C_M	=	junan yhden minuutin myöhästymisen kustannus *Matkustajajuna* C_{MP} = K_1*(VT_p/60)*[(matkustaja-km)/(juna-km)] Matkustajien keskimääräinen lukumäärä junaa kohti vuodessa = (matkustaja-km)/(juna-km) *Tavarajuna* C_{MF} = K_2* (VT_F/60) Tekijät K_1 ja K_2 ovat ajan arvon ja viivästymisen arvon välillä siten kuin ne on arvioitu preferenssitutkimuksissa, ja niissä otetaan huomioon, että viivästysten takia menetetty aika nähdään merkittävästi kielteisempänä kuin tavanomainen matka-aika. Onnettomuudesta johtuvista viivästymisistä aiheutuvat kustannukset = C_{MP}*(matkustajajunien viivästymiset minuutteina) + C_{MF}*(tavarajunien viivästymiset minuutteina)

Menetelmän kattavuus:

Viivästymisistä aiheutuvat kustannukset on laskettava kaikista onnettomuuksista, sekä merkittävistä että ei-merkittävistä.

Viivästykset lasketaan seuraavasti:

- todelliset viivästykset rataosuuksilla, joilla onnettomuus tapahtui,

~~– todelliset viivästykset tai, jos tämä ei ole mahdollista, arvioidut viivästykset muilla rataosuuksilla, joihin onnettomuus vaikuttaa.~~

6. ***Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit***

6.1. ”Automaattisella junan kulun valvontajärjestelmällä (Automatic Train Protection, ATP)” tarkoitetaan järjestelmää, joka pakottaa noudattamaan opastimia ja nopeusrajoituksia valvomalla nopeuksia ja pysäyttämällä junan automaattisesti opastimien niin määrätessä.

6.2. ”Tasoristeyksellä” tarkoitetaan kaikkia samalla tasolla olevia risteymäkohtia rautatien ja infrastruktuurin haltijan tunnustamien ja julkisille tai yksityisille käyttäjille avoimien kulkuväylien välillä. Mukaan ei lueta laituripolkuja eikä huoltoteiden tasoristeyksiä.

6.3. ”Kulkuväylällä” tarkoitetaan kaikkia julkisia tai yksityisiä katuja, teitä tai maanteitä, polut ja pyörätiet mukaan luettuina, tai muita ihmisten, eläinten, ajoneuvojen tai koneiden ja laitteiden kulkua varten varattuja reittejä.

6.4. ”Varoituslaittein varustetulla tasoristeyksellä” tarkoitetaan tasoristeystä, jossa risteyksen käyttäjät erotetaan lähestyvästä junasta tai joissa heitä varoitetaan siitä laitteilla, jotka aktivoituvat, kun risteystä ei ole turvallista ylittää.

– Erottaminen fyysisillä laitteilla:
  – puoli-, pari- tai kokopuomit,
  – portit.
– Varoittaminen tasoristeyksessä sijaitsevilla varoituslaitteilla:
  – näkyvät laitteet: valot,
  – äänilaitteet: kellot, äänitorvet jne.,
  – fyysiset laitteet, esim. tiehidasteiden aiheuttama tärinä.

Varoituslaittein varustetut tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

1. ”Tasoristeyksellä, jossa on automaattiset puomit ja/tai automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos” tarkoitetaan tasoristeystä, jossa risteyksen puomit ja/tai varoituslaitokset aktivoituvat junan lähestyessä ⌦ tai jossa on asetinlaitteeseen kytketty tasoristeyksen vapaanaolon valvonta ⌫ .

Tällaiset tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

i) automaattinen valo- ja/tai äänivaroituslaitos,

ii) automaattiset puomit ilman valoja tai äänivaroituslaitosta,

iii) automaattiset puomit sekä automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos,

iv) automaattiset puomit, automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä tasoristeyksen vapaanaolon valvonta.

⌦ ‘Asetinlaitteeseen kytketyllä ⌫” ~~T~~tasoristeyksen vapaanaolon valvonnalla” tarkoitetaan opastinta tai muuta junan suojajärjestelmää, joka sallii junan edetä ainoastaan, jos tasoristeys on tieliikennepuolelta raideliikenteestä erotettu ja vapaana; tällainen vapaus todetaan valvonnan ja/tai esteiden ilmaisimen avulla.

2. ”Tasoristeyksellä, jossa on käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos ja/tai puomit/portit” tarkoitetaan tasoristeystä, jossa ⌦ rautateiden työntekijä aktivoi ⌫ puomit/portit ja/tai varoituslaitokset ~~aktivoidaan~~ manuaalisesti ja jossa ei ole

asetinlaitteeseen kytkettyjä ⌦ tasoristeyksen vapaanaolon valvontaa ⌫ ~~opastimia, jotka näyttävät junan suuntaan kulkulupaa ainoastaan silloin kun tasoristeyksen puomit/portit ja/tai varoituslaitokset on aktivoitu~~.

Tällaiset tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

v) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos,

vi) käsinkytkennällä tai käsin avattavat puomit tai portit,

vii) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä puomit tai portit.

6.5. ”Varoituslaitteettomalla tasoristeyksellä” tarkoitetaan tasoristeystä, jossa ei ole aktivoituna minkäänlaista varoituslaitosta ja/tai puomia/porttia silloin, kun sen ylittäminen ei ole käyttäjälle turvallista.

7. *~~Turvallisuuden hallinnointiin~~ ⌦ Turvallisuusjohtamiseen ⌫ liittyvät indikaattorit*

7.1. ”Auditoinnilla” tarkoitetaan järjestelmällistä, riippumatonta ja dokumentoitua prosessia, jonka tarkoituksena on hankkia tarkastusaineistoa ja arvioida sitä puolueettomasti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit täyttyvät.

8. *Riskistön määritelmät*

8.1. ”Junakilometrillä” tarkoitetaan mittayksikköä, joka vastaa junan kulkemista kilometrin matkan. Käytettävä etäisyys on tosiasiallisesti kuljettu matka, jos se on saatavissa, muussa tapauksessa käytetään rataverkon lähtö- ja saapumispaikan välistä vakioetäisyyttä. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.

8.2. ”Matkustajakilometrillä” tarkoitetaan mittayksikköä, joka vastaa yhden matkustajan kuljettamista rautateitse yhden kilometrin matkan. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.

8.3. ”Ratakilometrillä” tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan vain lähtöpaikan ja määränpään välinen etäisyys.

8.4. ”Raidekilometrillä” tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan kukin raide erikseen.

🡻 Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

~~LIITE II~~

~~KANSALLISISTA TURVALLISUUSSÄÄNNÖISTÄ ILMOITTAMINEN~~

~~Komissiolle on 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ilmoitettava seuraavista kansallisista turvallisuussäännöistä:~~

~~1. säännöt, jotka koskevat voimassa olevia kansallisia turvallisuustavoitteita ja turvallisuusmenetelmiä;~~

~~2. säännöt, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmille asetettuja vaatimuksia ja turvallisuustodistuksen antamista rautatieyrityksille;~~

↓ 2008/110/EY 1 artiklan.13 kohta

↓ Oikaisu, EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

4. yhteiset liikennöintisäännöt rautatieverkolle, jota YTE ei vielä kata, mukaan luettuina opastin- ja liikenteenhallintajärjestelmää koskevat säännöt;

5. säännöt, jotka koskevat sellaisille ylimääräisille sisäisille liikennöintisäännöille (työsäännöille) asetettuja vaatimuksia, joita infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön;

6. säännöt, jotka koskevat turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavalle henkilöstölle asetettuja vaatimuksia, mukaan lukien valintaperusteet, terveydentila ja ammatillinen koulutus sekä todistukset siltä osin kuin YTE ei vielä kata niitä;

7. säännöt, jotka koskevat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa.

LIITE III

TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄT

1. TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄÄ KOSKEVAT VAATIMUKSET

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on oltava dokumentoitu kaikilta olennaisilta osiltaan, ja siinä on erityisesti kuvattava vastuunjakoa infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiossa. Siinä on osoitettava, miten johtamisessa turvataan valvonta kaikilla tasoilla, miten henkilöstö ja sen edustajat kaikilla tasoilla osallistuvat siihen ja miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan.

2. TURVALLISUUSJÄRJESTELMÄN PERUSOSAT

Turvallisuusjärjestelmän perusosat ovat seuraavat:

a) organisaation pääjohtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka;

b) laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämisen ja parantamisen organisoimiseksi sekä suunnitelmia ja menettelyjä kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi;

c) voimassa olevien, uusien ja muutettujen teknisten ja toiminnallisten vaatimusten tai muiden määräävien ehtojen täyttämistä koskevia menettelyjä, jotka on vahvistettu:

– YTE:issä,

tai

– 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä,

tai

– muissa asiaa koskevissa säännöissä,

tai

– viranomaisten päätöksissä,

sekä menettelyjä, jotka koskevat vaatimusten ja muiden määräävien ehtojen täyttämisen varmistamista laitteiden ja toiminnan koko elinkaaren ajan;

d) menettelyjä ja menetelmiä, jotka koskevat riskien arvioinnin suorittamista ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamista aina, kun toimintaolosuhteiden muutoksesta tai uudesta materiaalista aiheutuu uusia riskejä infrastruktuurille tai toiminnalle;

e) sellaisten henkilökunnan koulutusohjelmien ja järjestelmien tarjoaminen, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen;

f) järjestelyjä, jotka koskevat riittävien tietojen antamista organisaatiossa ja tarvittaessa samaa infrastruktuuria käyttävien organisaatioiden välillä;

g) menettelyjä ja malleja, jotka liittyvät turvallisuutta koskevien tietojen dokumentointitapaan sekä menettelyn määräämiseen turvallisuutta koskevien olennaisten tietojen esittämistavan valvontaa varten;

h) menettelyjä, joilla varmistetaan onnettomuuksista, vaaratilanteista, ”läheltä piti” -tilanteista ja muista vaarallisista tapahtumista ilmoittaminen, niiden tutkinta ja arviointi sekä tarvittavien ehkäisevien toimenpiteiden toteuttaminen;

i) hätätilanteessa noudatettavat toimintasuunnitelmat sekä varoitus- ja tiedotussuunnitelmat, joista sovitaan yhdessä asiasta vastaavien viranomaisten kanssa;

j) määräyksiä, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmän säännöllistä sisäistä tarkastusta.

LIITE IV

TURVALLISUUSTODISTUKSEN VERKKOKOHTAISTA OSAA KOSKEVAT ILMOITUKSET

Seuraavat asiakirjat on toimitettava, jotta turvallisuusviranomainen voi antaa turvallisuustodistuksen verkkokohtaisen osan:

– rautatieyrityksen asiakirjat sen liikenteeseen, henkilöstöön ja liikkuvaan kalustoon sovellettavista YTE:istä tai YTE:ien osista ja tarvittaessa kansallisista ja muista säännöistä sekä siitä, miten niiden noudattaminen varmistetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla,

– rautatieyrityksen asiakirjat eri henkilöstöryhmistä tai alihankkijan henkilöstöryhmistä, mukaan lukien todisteet siitä, että nämä täyttävät YTE:ien tai kansallisten sääntöjen vaatimukset ja ovat saaneet asianmukaisen todistuksen,

– rautatieyrityksen asiakirjat liikennöinnissä käytettävän liikkuvan kaluston eri lajeista, mukaan lukien todisteet siitä, että nämä täyttävät YTE:ien tai kansallisten sääntöjen vaatimukset ja ovat saaneet asianmukaisen todistuksen.

Kaksinkertaisen työn välttämiseksi ja tietomäärän vähentämiseksi toimitetaan vain yhteenvetoasiakirjat YTE:ien sekä direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY muiden vaatimusten mukaisista osista.

LIITE V

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTASELOSTUKSEN PÄÄSISÄLTÖ

1. YHTEENVETO

Yhteenvedon on sisällettävä lyhyt kuvaus tapahtumasta, sen ajasta ja paikasta sekä sen seurauksista. Siinä on todettava tutkinnassa esille tulleet välittömät syyt sekä tapahtumaan vaikuttaneet tekijät ja sen taustalla olevat syyt. Tärkeimmät suositukset on mainittava ja tiedot on annettava edelleen niille, joille suositukset on osoitettu.

2. TAPAHTUMAAN LIITTYVÄT VÄLITTÖMÄT TOSISEIKAT

1. Tapahtuma:

– tapahtuman päivä, tarkka aika ja paikka,

– kuvaus tapahtumista ja onnettomuuspaikasta, mukaan lukien pelastus- ja hätäpalvelujen toimet,

– päätös tutkinnan aloittamisesta, tutkinnasta vastaavan ryhmän kokoonpano ja tutkinnan suorittaminen.

2. Tapahtumaolosuhteet:

– osallisena ollut henkilöstö ja alihankkijat sekä muut osapuolet ja todistajat,

– junat ja niiden kokoonpano, mukaan lukien osallisena olleen liikkuvan kaluston rekisteröintinumero,

– kuvaus infrastruktuurista ja opastinjärjestelmästä – raidetyypeistä, vaihteista, lukituksesta, opastimista, junan kulun turvaamisesta,

– viestintävälineet,

– tapahtumapaikalla tai sen läheisyydessä suoritetut työt,

– rautateiden hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju,

– julkisten pelastuspalvelujen sekä poliisi- ja lääkintäpalvelujen hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju.

3. Ihmishenkien menetykset, loukkaantuneet ja aineelliset vahingot:

– matkustajat ja kolmannet osapuolet, henkilökunta, mukaan lukien alihankkijat,

– kuorma, matkatavarat ja muu omaisuus,

– liikkuva kalusto, infrastruktuuri ja ympäristö.

4. Ulkoiset olosuhteet:

– sääolot ja maantieteelliset tiedot.

3. TUTKINTAA KOSKEVAT TIEDOT

1. Yhteenveto lausumista (rajoittamatta kuitenkaan henkilöiden henkilöllisyyden suojaamista):

– rautatiehenkilöstö, mukaan lukien alihankkijat,

– muut todistajat.

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä:

– kehysorganisaatio sekä määräysten antaminen ja toteuttaminen,

– henkilöstöä koskevat vaatimukset ja niiden noudattamisen varmistaminen,

– tavanomaiset sisäiset tarkastukset ja niiden tulokset,

– infrastruktuurin eri toimijoiden välinen rajapinta.

3. Säännöt ja määräykset:

– asiaa koskevat yhteisön ja kansalliset säännöt ja määräykset,

– muut säännöt ja määräykset, kuten liikennöintisäännöt, paikalliset ohjeet, henkilöstöä koskevat vaatimukset, kunnossapitomääräykset sekä sovellettavat standardit.

4. Liikkuvan kaluston ja teknisten laitteistojen toimivuus:

– opastin- sekä ohjaus- ja valvontajärjestelmä, mukaan lukien tietojen tallennus automaattisista tallentimista,

– infrastruktuuri,

– viestintälaitteet,

– liikkuva kalusto, mukaan lukien tietojen tallennus automaattisista tallentimista.

5. Toimintajärjestelmän dokumentointi:

– liikenteenohjauksesta ja opasteiden annosta vastaavan henkilöstön toteuttamat toimenpiteet,

– sanallisten viestien vaihto tapahtuman yhteydessä, mukaan lukien tallenteiden sisältämät tiedot,

– tapahtumapaikan suojaamiseksi ja turvaamiseksi toteutetut toimenpiteet.

6. Ihmisen, koneen ja organisaation välinen rajapinta:

– osallisena olleen henkilöstön työaika,

– tapahtumaan vaikuttaneet lääketieteelliset ja henkilökohtaiset seikat, mukaan lukien ruumiillinen tai henkinen rasitus,

– ihmisen ja koneen väliseen rajapintaan vaikuttavien laitteiden suunnittelu.

7. Vastaavat aiemmat tapahtumat.

4. ANALYYSI JA JOHTOPÄÄTÖKSET

1. Lopullinen selonteko tapahtumaketjusta:

– päätelmien tekeminen tapahtumasta 3 jaksossa esitettyjen tosiseikkojen perusteella.

2. Tarkastelu:

– analyysi 3 jaksossa esitetyistä tosiseikoista päätelmien tekemiseksi tapahtuman syistä ja pelastuspalvelujen suorituskyvystä.

3. Johtopäätökset:

– tapahtuman välittömät syyt, mukaan lukien siihen vaikuttaneet muut tekijät, jotka liittyvät osallisina olleiden henkilöiden toteuttamiin toimiin taikka liikkuvan kaluston tai teknisten laitteistojen kuntoon,

– taustalla olevat syyt, jotka liittyvät taitoihin, menettelyihin ja kunnossapitoon,

~~– taustalla olevat perussyyt, jotka liittyvät sääntelykehyksen vaatimuksiin ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamiseen.~~

~~4. Lisähuomioita:~~

~~– tutkinnan aikana todetut puutteet ja viat, joilla ei kuitenkaan ole merkitystä syitä koskevien johtopäätösten kannalta.~~

~~**5. TOTEUTETUT TOIMENPITEET**~~

~~– Tapahtuman vuoksi toteutetut tai toteutettavat toimenpiteet.~~

~~**6. SUOSITUKSET**~~

↑

LIITE II

A OSA

Kumottu direktiivi ja luettelo sen muutoksista

(32 artiklassa tarkoitetut)

Direktiivi 2004/49/EY	EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44
Direktiivi 2008/57/EY	EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1
Direktiivi 2008/110/EY	EUVL L 345, 23.12.2008, s. 62
Komission direktiivi 2009/149/EY	EUVL L 313, 28.11.2009, s. 65
Oikaisu 2004/49/EY	EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

B OSA

Määräajat saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä

(32 artiklassa tarkoitetut)

Direktiivi	Määräaika
2004/49/EY	30.4.2006
2008/57/EY	19.7.2010
2008/110/EY	24.12.2010
2009/149/EY	18.6.2010

LIITE III

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 2004/49/EY	Tämä direktiivi
1 artikla	1 artikla
2 artikla	2 artikla
3 artikla	3 artikla
4 artikla	4 artikla
5 artikla	5 artikla
6 artikla	6 artikla
7 artikla	7 artikla
8 artikla	8 artikla
9 artikla	9 artikla
10 artikla	10 artikla
11 artikla	12 artikla
12 artikla	11 artikla
13 artikla	13 artikla
14 a artiklan 1–7 kohta	14 artikla
14 a artiklan 8 kohta	15 artikla
15 artikla	--
16 artikla	16 artikla
17 artikla	17 artikla
18 artikla	18 artikla
19 artikla	19 artikla
20 artikla	20 artikla
21 artikla	21 artikla
22 artikla	22 artikla
23 artikla	23 artikla
24 artikla	24 artikla

25 artikla	25 artikla
26 artikla	--
--	26 artikla
27 artikla	27 artikla
28 artikla	--
29 artikla	--
30 artikla	--
31 artikla	28 artikla
32 artikla	29 artikla
--	30 artikla
--	31 artikla
33 artikla	32 artikla
--	33 artikla
34 artikla	34 artikla
35 artikla	35 artikla
Liite I	Liite I
Liite II	--
Liite III	--
Liite IV	--
Liite V	--
--	Liite II