Oikaistaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, 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 (rautatieturvallisuusdirektiivi)

(Euroopan unionin virallinen lehti L 164, 30. huhtikuuta 2004)

Korvataan direktiivi 2004/49/EY seuraavasti:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2004/49/EY

annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004,

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

(rautatieturvallisuusdirektiivi)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ([1]),

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([3]),

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([4]), ja ottavat huomioon sovittelukomitean 23 päivänä maaliskuuta 2004 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetulla neuvoston direktiivillä 91/440/ETY ([5]) 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.

(2) 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.

([1]) EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 332.

([2]) EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

([3]) EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.

([4]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (EUVL C 38 E, 12.2.2004, s. 92), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003 (EUVL C 270 E, 11.11.2003, s. 25) ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 23. lokakuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 22. huhtikuuta 2004 ja neuvoston päätös, tehty 26. huhtikuuta 2004.

([5]) 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).

([6]) EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi 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).

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

(4) 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.

(5) Kaikkien rautatiejärjestelmän käyttäjien eli infrastruktuurin 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 turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehyksen käyttöönottoa ja liikenteenharjoittajien suoritustason valvontaa.

(6) 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 ([1]) sekä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY ([2]) säännösten tai muiden asiaa koskevien yhteisön säädösten mukaisesti.

(7) 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.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) Tämänhetkistä tilannetta, jossa edelleen sovelletaan kansallisia turvallisuussääntöjä, olisi pidettävä välivaiheena siirryttäessä eurooppalaisiin sääntöihin.

(12) Yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen sekä tarve edistää siirtymistä rautateiden

([1]) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.
([2]) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan edellyttävät teknistä tukea yhteisön tasolla. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 881/2004 [1] perustettu Euroopan rautatievirasto antaa suosituksia yhteisistä turvallisuustavoitteista, yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista sekä muista yhdenmukaistamistoimenpiteistä ja seuraa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittämistä.

(13) 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.

(14) Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava huomioon, että toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä kesäkuuta 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/391/EY [2] 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 [3] säännökset.

(15) 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.

(16) 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.

(17) 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.

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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 [4] mukaisesti perustetussa alakohtaisessa neuvottelukomiteassa käytävissä työmarkkinaosapuolten välisissä neuvotteluissa.

(21) 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.

[1] Ks. tämän virallisen lehden sivu 3.

[2] EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1.

[3] 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).

[4] 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).

(22) 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.

(23) 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 turvallisuustutkinta.

(24) Turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään saman vaaratilanteen oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkijoille pitäisi antaa mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. Tutkinta olisi suoritettava rautatiealan toimijoista 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.

(25) 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.

(26) 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.

(27) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY [1] mukaisesti.

(28) 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.

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

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

JOHDANTOSÄÄNNÖKSET

1 artikla

Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on varmistaa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen ja parantaa pääsymahdollisuuksia rautatiepalvelujen markkinoille:

a) yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset;

b) määrittelemällä eri toimijoiden velvollisuudet;

[1] EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien parantamaan kansallisten sääntöjen yhdenmukaistamista;

d) edellyttämällä, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan turvallisuusviranomainen ja elin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa varten;

e) määrittelemällä rautateiden turvallisuuden hallinnointia, 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 haltijoiden välinen vuorovaikutus.

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

a) metrot, raitiotiet ja 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;

c) yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään.

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;

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;

c) ”rautatieyrityksellä” direktiivin 2001/14/EY 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 teknisillä eritelmillä (YTE)” eritelmiä, jotka 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 määritellyn Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

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;

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

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

h) ”kansallisilla turvallisuussäännöillä” kaikkia sääntöjä, jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia ja joita sovelletaan useampaan kuin yhteen rautatieyritykseen riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut;

i) ”turvallisuusjohtamisjärjestelmällä” infrastruktuurin 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 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; ”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;

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 kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta direktiivissä 96/48/EY 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.

II LUKU

TURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

4 artikla

Rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään yleisesti säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon yhteisön lainsäädännön kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys. 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.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta. Ne on velvoitettava toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä, soveltamaan kansallisia turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä sekä ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Kunkin infrastruktuurin 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.

4. Tämä ei kuitenkaan vaikuta kunkin valmistajan, huoltopalvelujen tarjoajan, vaunuvastaavan, palvelun tarjoajan ja hankintayksikön vastuuseen siitä, 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 haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluita turvallisesti.

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 turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella.

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

Yhteiset turvallisuusindikaattorit on vahvistettu liitteessä I.

2. Liitettä I on tarkistettava ennen 30 päivää huhtikuuta 2009 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen erityisesti siten, että siihen sisällytetään yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevia yhteisiä määritelmiä sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisiä laskentatapoja.

6 artikla

Yhteiset turvallisuusmenetelmät

1. Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2008 27 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen yhteisten turvallisuusmenetelmien ensimmäisen erän, joka kattaa ainakin 3 kohdan a alakohdassa mainitut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Komissio hyväksyy ennen 30 päivää huhtikuuta 2010 27 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen yhteisten turvallisuusmenetelmien toisen erän, joka kattaa loput 3 kohdassa mainitut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

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. 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

c) menetelmiä, joilla valvotaan, että Euroopan laajuisten suurten nopeuksien ja tavanomaisten rautatiejärjestelmien rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti, mikäli YTE:t eivät vielä niitä kata.

4. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä jäsenvaltioille 4 artiklan 1 kohdassa asetetut velvoitteet.

5. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin turvallisuussääntöihinsä 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 turvallisuustavoitteita ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevia ehdotuksia 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen annettavien toimeksiantojen nojalla.

3. Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten ensimmäisen erän on perustuttava jäsenvaltioissa voimassa olevien tavoitteiden ja turvallisuustason tarkasteluun ja sillä on varmistettava, ettei rautatiejärjestelmän nykyinen turvallisuustaso laske missään jäsenvaltiossa. Komissio hyväksyy ehdotukset 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen 30 päivää huhtikuuta 2009, ja ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten toisen erän on perustuttava yhteisten turvallisuustavoitteiden ensimmäisestä erästä ja niiden täytäntöönpanosta saatuihin kokemuksiin. Niistä on käytävä ilmi mahdolliset painopistealueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava. Komissio hyväksyy ehdotukset 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen 30 päivää huhtikuuta 2011, ja ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Kaikkien yhteisiä turvallisuustavoitteita ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten on oltava tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden mukaisia. Niihin on liitettävä arvioitujen kustannusten ja hyötyjen arviointi, missä otetaan huomioon todennäköiset vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee, ja vaikutukset yhteiskunnassa hyväksyttävään riskitasoon. Niihin on liityttävä tarvittaessa niiden asteittaista täytäntöönpanoa koskeva aikataulu, erityisesti niiden soveltamiseksi tarvittavien investointien laadun ja laajuuden huomioon ottamiseksi. Ehdotuksissa on tarkasteltava mahdollista vaikutusta osajärjestelmien YTE:iin, ja niissä on tarvittaessa esitettävä ehdotuksia YTE:ien tarkistamiseksi.

4. Yhteisissä turvallisuustavoitteissa on määriteltävä turvallisuuden taso, joka 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.

5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen.

6. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin turvallisuussääntöihinsä 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 turvallisuussäännöt

1. 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.

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 lainsäädäntöteksteihin, 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 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.

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 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.

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

4. Kaikkien infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on toimitettava turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuuskertomus vuosittain ennen 30 päivää kesäkuuta. Turvallisuuskertomuksessa on oltava:

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 hallinnossa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä turvallisuusviranomaiselle.

III LUKU

TURVALLISUUSTODISTUS JA -LUPA

10 artikla

Turvallisuustodistukset

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

Turvallisuustodistuksen tarkoituksena on olla osoitus 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 ja näin hallitsemaan riskejä ja toimimaan rautatieverkossa turvallisesti.

2. Turvallisuustodistuksessa on seuraavat osat:

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

ja

b) todistus, jolla vahvistetaan asianomaisen verkon turvallisen käytön kannalta välttämättömien erityisvaatimusten täyttämistä koskevien rautatieyrityksen antamien määräysten hyväksyntä. Vaatimukset voivat koskea YTE:ien ja kansallisten turvallisuussääntöjen soveltamista, henkilöstön todistusten hyväksymistä ja rautatieyrityksen käyttämän liikkuvan kaluston käyttöönottoa koskevia lupia. Todistusten on perustuttava liitteessä IV tarkoitettuihin rautatieyrityksen toimittamiin asiakirjoihin.

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.

5. 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.

Turvallisuustodistuksen haltijan on viipymättä ilmoitettava toimivaltaiselle turvallisuusviranomaiselle kaikista turvallisuustodistuksen asianomaisen osan ehtojen merkittävistä muutoksista. Sen on lisäksi ilmoitettava toimivaltaiselle turvallisuusviranomaiselle aina, kun otetaan käyttöön uusia henkilöstöryhmiä tai uusia liikkuvan kaluston lajeja.

Turvallisuusviranomainen voi vaatia turvallisuustodistuksen asianomaisen osan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

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.

6. Turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen turvallisuustodistusten antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrityksen nimi ja osoite, 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.

11 artikla

Infrastruktuurin haltijan turvallisuuslupa

1. Voidakseen hallinnoida ja käyttää rautatieinfrastruktuuria infrastruktuurin haltijan on saatava turvallisuuslupa sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselta, missä se sijaitsee.

Turvallisuusluvassa on seuraavat osat:

a) lupa, jolla vahvistetaan infrastruktuurin haltijan 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksyntä;

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

Turvallisuusviranomainen voi vaatia turvallisuusluvan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

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

3. Turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava infrastruktuurin 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 esitettävä 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.

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 turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

Koulutusta on annettava reittitiedoista, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, opastinjärjestelmästä sekä liikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että infrastruktuurin 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.

Turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelujen tai tarvittaessa todistusten antaminen täyttää YTE:issä tai 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut turvallisuusvaatimukset.

2. Jos koulutuspalveluja saa vain yhden ainoan rautatieyrityksen tai infrastruktuurin 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 kaikissa tapauksissa vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta, siten kuin 9 artiklassa ja liitteessä III on säädetty.

14 artikla

Käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönotto

1. Liikkuvan kaluston, joka on saanut käyttöönottoluvan yhdessä jäsenvaltiossa 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti, mutta ei kuulu kokonaan asiaankuuluvan YTE:n alaan, on saatava käyttöönottolupa yhdessä tai useammassa muussa jäsenvaltiossa tämän artiklan mukaisesti, jos lupa vaaditaan viimeksi mainitussa yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa.

2. Toisessa jäsenvaltiossa käyttöönottolupaa hakevan rautatieyrityksen on toimitettava liikkuvaa kalustoa tai liikkuvan kaluston lajia koskevat tekniset asiakirjat asianomaiselle turvallisuusviranomaiselle ja ilmoitettava kaluston aiotusta käytöstä verkossa. Asiakirjoissa on oltava seuraavat tiedot:

a) todisteet siitä, että liikkuva kalusto on saanut käyttöönottoluvan toisessa jäsenvaltiossa, ja asiakirjat, joista ilmenevät liikkuvan kaluston aiempi käyttö, kunnossapito ja tarvittaessa luvan saamisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset;

b) turvallisuusviranomaisen pyytämät ja täydentävän luvan antamiseen tarvittavat tekniset tiedot, kunnossapito-ohjelma ja toiminnalliset ominaisuudet;

c) teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia koskevat todisteet siitä, että liikkuva kalusto on sähkönsyöttöjärjestelmän, opastinjärjestelmän sekä ohjaus- ja valvontajärjestelmän, raideleveyden ja infrastruktuurin ulottuman, suurimman sallitun akselipainon sekä muiden verkon rajoittavien parametrien mukainen;

d) luvan antamiseen tarvittavat tiedot kansallisia turvallisuussääntöjä koskevista poikkeuksista ja riskien arviointiin perustuvat todisteet siitä, ettei liikkuvan kaluston hyväksyntä aiheuta verkolle tarpeettomia riskejä.

3. Turvallisuusviranomainen voi pyytää koeajojen suorittamista verkossa, jotta voidaan varmistaa 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen rajoittavien parametrien noudattaminen, jolloin sen on vahvistettava parametrien laajuus ja sisältö.

4. Turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös tämän artiklan mukaisen hakemuksen johdosta viipymättä ja viimeistään neljän kuukauden kuluttua täydellisten teknisten asiakirjojen, myös koeajoja koskevien asiakirjojen, toimittamisesta. Todistus luvan antamisesta voi sisältää käyttöä koskevia ehtoja ja muita rajoituksia.

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

TURVALLISUUSVIRANOMAINEN

16 artikla

Tehtävät

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

2. Turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:

a) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 96/48/EY 14 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti;

b) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti;

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;

g) se valvoo, että liikkuva kalusto on asianmukaisesti rekisteröity ja että direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti perustetussa kansallisessa luettelossa olevat turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmällisiä ja ajan tasalla.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei voida siirtää tai antaa toimeksi infrastruktuurin haltijalle, rautatieyritykselle tai hankintayksikölle.

17 artikla

Päätöksentekoperiaatteet

1. Turvallisuusviranomaisen on suoritettava tehtävänsä avoimesti ja ketään syrjimättä. Sen on erityisesti kuultava kaikkia osapuolia ja perusteltava päätöksensä.

Sen 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 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää infrastruktuurin haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

Turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehyksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia henkilöitä ja osapuolia, mukaan lukien infrastruktuurin haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat.

2. Turvallisuusviranomaisen on voitava vapaasti suorittaa kaikki sen tehtävän suorittamiseen tarvittavat tarkastukset ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja sillä on oltava pääsy infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

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

4. Turvallisuusviranomaisten on vaihdettava aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi 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.

18 artikla

Vuosikertomus

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 haltijoiden ja rautatieyritysten valvonnasta saaduista tuloksista ja kokemuksista.

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 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 tasolla;

d) infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, turvallisuusviranomaisen tai jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt.

3. Tutkintaelin määrää tutkinnan laajuuden sekä tutkinnassa noudatettavan menettelyn ottaen huomioon 20 ja 22 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:

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

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

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

d) tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten tuloksiin;

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

f) kuulla mukana ollutta rautatiehenkilöstöä ja muita todistajia;

g) tutustua infrastruktuurin haltijan, asianomaisten rautatieyritysten ja turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.

3. Tutkinta on suoritettava 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 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 turvallisuusviranomaisesta ja kaikista rautateiden sääntelyelimistä.

2. Tutkintaelin suorittaa 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 haltijat ja tarvittaessa 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 suorittava 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 haltijoille ja rautatieyrityksille, 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 esitetyistä tiedoista.

4. Tutkintaelimen on saatettava tutkimuksensa onnettomuuspaikalla päätökseen mahdollisimman nopeasti, jotta infrastruktuurin 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 kahdentoista kuukauden kuluessa 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.

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.

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

3. 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

TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA

26 artikla

Liitteiden mukauttaminen

Liitteet mukautetaan tekniikan ja tieteen kehitykseen 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

27 artikla

Komiteamenettely

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

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

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

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

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

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.

VII 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 (*) 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 (**).

(*) EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25
(**) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164.”

3) Kumotaan 32 artikla.

4) Korvataan 34 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”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 artikla

Kertomus ja uudet yhteisön toimet

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

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi yhteisön toimiksi.

32 artikla

Seuraamukset

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

Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset komissiolle tiedoksi 33 artiklassa mainittuun päivään mennessä sekä ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

33 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 30 päivänä huhtikuuta 2006 mennessä. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

34 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

35 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 29 päivänä huhtikuuta 2004.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
P. COX	M. McDOWELL

LIITE I

YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

Turvallisuusviranomaisten on ilmoitettava seuraavat yhteiset turvallisuusindikaattorit:

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

Jos kertomuksen antamisen jälkeen havaitaan uusia tosiseikkoja tai virheitä, turvallisuusviranomaisen on muutettava tai korjattava asianomaisen vuoden indikaattoreita ensimmäisen sopivan tilaisuuden tullen ja viimeistään seuraavassa vuosikertomuksessa.

Jäljempänä 1 jaksossa lueteltuihin onnettomuuksiin liittyvien indikaattorien osalta sovelletaan rautatieliikenteen tilastoista 16 päivänä joulukuuta 2002 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 91/2003 [1] siltä osin kuin tietoja on saatavilla.

1. *Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit*

   1. Onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä sekä onnettomuustyypit jaoteltuina seuraavasti:

      — junien yhteentörmäykset, mukaan lukien törmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin,

      — junien raiteilta suistumiset,

      — tasoristeysonnettomuudet, mukaan lukien onnettomuudet, joissa on osallisina jalankulkijoita,

      — liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamat henkilöonnettomuudet itsemurhia lukuun ottamatta,

      — itsemurhat,

      — liikkuvan kaluston tulipalot,

      — muut.

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

   2. Vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin henkilöryhmiin:

      — matkustajat (myös suhteessa henkilökilometrien kokonaismäärään);

      — työntekijät, mukaan lukien alihankkijoiden henkilöstö;

      — tasoristeysten käyttäjät;

      — rautatiealueilla luvattomasti liikkuvat henkilöt;

      — muut.

2. *Vaaratilanteisiin ja "läheltä piti" -tilanteisiin liittyvät indikaattorit*

   1. Kiskomurtumien, raiteen siirtymien ja väärällä opasteella annettujen opasteiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

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

2. Ohitettujen seis-opastetta näyttävien opastimien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

3. Käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneiden pyörien ja akselien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

3. *Onnettomuuksien seurauksiin liittyvät indikaattorit*

1. Kaikkien onnettomuuksien kokonaiskustannukset ja junakilometreihin suhteutetut kustannukset euroina siten, että tarvittaessa olisi laskettava ja otettava mukaan seuraavat kustannukset:

— kuolleet ja loukkaantuneet;

— korvaukset matkustajien, henkilökunnan tai kolmansien osapuolten menetetystä omaisuudesta tai sille aiheutuneista vahingoista, mukaan lukien ympäristölle aiheutuneet vahingot;

— vaurioituneen liikkuvan kaluston ja ratalaitteiden korvaaminen tai korjaaminen;

— liikenteen myöhästymiset, häiriöt ja ohjaaminen toisille reiteille, mukaan lukien ylimääräiset henkilöstökustannukset ja vastaiset tulonmenetykset.

Edellä olevista kustannuksista on vähennettävä kolmansilta osapuolilta, kuten tasoristeysonnettomuuksissa osallisina olleiden moottoriajoneuvojen omistajilta, perityt korvaukset tai määrät, jotka arvioidaan saatavan perityksi. Kustannuksista ei vähennetä rautatieyritysten tai infrastruktuurin haltijoiden vakuutusten perusteella saatuja korvauksia.

2. Onnettomuuksien johdosta menetettyjen henkilöstön ja alihankkijoiden työtuntien kokonaismäärä ja työtuntien määrään suhteutettu määrä.

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

1. Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä kulunvalvontajärjestelmä; niiden ajettujen junakilometrien prosenttiosuus, joilla käytetään toiminnallisia kulunvalvontajärjestelmiä.

2. Tasoristeysten lukumäärä (kokonaismäärä ja ratakilometriä kohti). Automaattisilla tai käsikäyttöisillä turvalaitteilla varustettujen tasoristeysten prosenttiosuus.

5. *Turvallisuuden hallinnointiin liittyvät indikaattorit*

Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten suorittamat sisäiset tarkastukset turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien asiakirjojen mukaisesti. Suoritettujen tarkastusten kokonaismäärä ja lukumäärä prosenttiosuutena vaadituista (ja/tai suunnitelluista) tarkastuksista.

6. *Määritelmät*

Viranomaiset voivat käyttää kertomuksissa indikaattoreiden ja kustannusten laskentatapojen kansallisia määritelmiä toimittaessaan tämän liitteen mukaisia tietoja. Kaikki käytettävät määritelmät ja laskentatavat on selvitettävä 18 artiklan mukaisen vuosikertomuksen liitteessä.

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;

3) säännöt, jotka koskevat sellaisen uuden ja olennaisesti muuttuneen liikkuvan kaluston, jota YTE ei vielä kata, käyttöönottolupien myöntämiselle ja kunnossapidolle asetettuja vaatimuksia. Ilmoituksessa on ilmoitettava säännöt, jotka koskevat liikkuvan kaluston vaihtoa rautatieyritysten välillä, rekisteröintijärjestelmiä ja testausmenettelyjä;

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*