



Brüssel, 17.12.2014
COM(2014) 740 final

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

raudteede ohutuse direktiivi rakendamist käsitleva eduaruande kohta

{SWD(2014) 355 final}

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

raudteede ohutuse direktiivi rakendamist käsitleva eduaruande kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta (raudteede ohutuse direktiiv))¹ artikliga 31 nähakse ette, et komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga viie aasta järel aruande kõnealuse direktiivi rakendamise kohta.

Käesolevas teatises tuuakse esile edusammud, mida on tehtud raudteede ohutuse direktiivi rakendamisel Euroopa raudteesüsteemis pärast komisjoni teise aruande vastuvõtmist septembris 2009².

1. peatükis esitletakse viimase viie aasta arengusuundi seoses raudteede ohutuse direktiivil põhinevate õigusaktidega ning 2. peatükis keskendutakse raudteede ohutuse direktiivi rakendamisele ja täitmise tagamisele. Üksikasjalikumad andmed on esitatud lisatud komisjoni talituste töödokumendis „**Raudteede ohutuse direktiivi (direktiiv 2004/49/EÜ) rakendamist käsitlev eduaruanne**”.

2. ÕIGUSRAAMISTIKU ARENG

Ühine raudteeohutuse õigusraamistik on ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks hädavajalik. Direktiiviga 2004/49/EÜ tehti suur samm selle eesmärgi saavutamise suunas. Kõnealuse direktiiviga loodi siseriiklike ohutuseeskirjade, raudteeveo-ettevõtjate ohutustunnistuste andmise, riiklike ohutusasutuste rolli ning õnnetusjuhtumite uurimise ühtlustamist võimaldav raamistik. Sellest tulenevalt pidid liikmesriigid hoiduma oma ohutuseeskirjade ja -nõuete väljatöötamisest erisuguste tehniliste ja käitamist käsitlevate lähenemisviiside alusel.

2.1. Hiljutised arengud raudteeohutuse õigusraamistikus

Pärast eelmise eduaruande vastuvõtmist 2009. aastal on välja töötatud raudteede ohutuse valdkonda käsitlevaid teiseseid õigusakte ning jõustunud on raudteede ohutuse direktiivi kohaselt nõutavad rakendusaktid (vt lisa). Euroopa Raudteeagentuur (ERA) on andnud olulise panuse õigusaktide väljatöötamise ning komisjonile oma soovitude esitamise kaudu.

Komisjon kirjeldab allpool kõige olulisemaid vaadeldaval ajavahemikul tehtud edusamme raudteede ohutuse valdkonnas.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv). ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

² Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteede ohutuse direktiivi ja raudtee koostalitluse direktiivide rakendamist käsitleva eduaruande kohta (KOM(2009) 464 (lõplik)).

2.1.1. Ühised ohutusnäitajad

Ühiste ohutusnäitajate peamine eesmärk on mõõta ohutustaset ja hõlbustada ühiste ohutuseesmärkide majandusliku mõju hindamist.

Kooskõlas raudteede ohutuse direktiivi artikli 5 lõikega 2 vaadati I lisa läbi, et lisada ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühised meetodid.

2.1.2. Ühised ohutusmeetodid

Ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks on vajalikud raudteede ohutuse juhtimise, reguleerimise ja järelevalve ühised põhimõtted, sealhulgas ohutustunnistuste andmise ja järelevalve ühtlustatud kriteeriumid.

Need põhimõtted, mida tavaliselt nimetatakse ühisteks ohutusmeetoditeks (vt raudteede ohutuse direktiivi artikkel 6), määravad samuti, kuidas hinnatakse ohutustasemeid ja ohutuseesmärkide saavutamist.

2.1.3. Ühised ohutuseesmärgid

Ühiste ohutuseesmärkidega (vt kõnealuse direktiivi artikkel 7) määratakse kindlaks ohutustasemed, pidades silmas ühiskonnale vastuvõetavat riskitaset. Riskitaseme väljendamiseks kasutatakse surmajuhtumite ja raskete vigastuste arvu rongikilomeetri kohta. On olemas riskikategooriad reisijate, töötajate, raudteeületuskoha kasutajate, raudtee territooriumil loata viibivate isikute, muude isikute ja ühiskonna jaoks üldiselt.

Ühised ohutuseesmärgid hõlbustavad raudteede ohutustaseme jälgimist, sest võimaldavad kvantitatiivselt mõõta, kas liikmesriigid suudavad vähemalt sama ohutustaset hoida.

2.1.4. Kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimine (raudteede ohutuse direktiivi artikkel 14a)

Kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise uue süsteemi loomine oli samuti viimase viie aasta üks olulisemaid saavutusi. Sertifitseerimissüsteemi abil tõendatakse kogu liidus, et hoolduse eest vastutav üksus on kehtestanud hooldussüsteemi. Hoolduse eest vastutava üksuse suutlikkust tagada kõikide tema vastutusalasse kuuluvate kaubavagunite ohutu käitamine saab hinnata ühtlustatud raamistiku abil, mis on ette nähtud määrusega (EL) nr 445/2011³.

2.2. Siseriiklikud ohutuseeskirjad

Läbipaistvuse puudumise tõttu on siseriiklikud ohutuseeskirjad raudteeteenuste siseturu arengu üks peamisi takistusi. Kuigi siseriiklikud ohutuseeskirjad on kehtestatud põhjendatult, on enamik neist vana regulatiivse korra jäänukid ning raudteede ohutuse direktiiviga kehtestatud ohutussüsteemi tingimustes üleliigsed.

Liikmesriigid peaksid tagama oma siseriiklike eeskirjade ajakohasuse, jätma välja aegunud sätted ning teavitama komisjoni ja ERAt eeskirjade mis tahes muudatustest. Siiski on üleliigsete siseriiklike ohutuseeskirjade muutmisel saavutatud mitme aasta

³ ELT L 122, 11.5.2011, lk 22.

jooksul vähest edu. Seega otsustas raudtee koostalitluse ja ohutuse komitee detsembris 2010 asutada siseriiklikele ohutuseeskirjadele keskenduva töörühma (2011–2012), kelle ülesandeks oli muuta selgemaks siseriiklike ohutuseeskirjadega seotud mõningaid ebakindlust tekitavaid valdkondi ning edendada parimaid tavasid.

Töörühma aruande järelduste hulka kuulusid soovitusel, milles käsitleti parimate tavade levitamist ja liikmesriikide siseriiklike eeskirjade ratsionaliseerimist, läbipaistvuse suurendamise toiminguid ning ettepanekuid tulevase õigusraamistiku kohta. Komisjon ja ERA on kõnealuseid soovitusi oma pädevusvaldkondades järginud.

a) Teabe levitamine ja siseriiklike ohutuseeskirjade korrastamine

Ikka veel leidub mitmeid üleliigseid, korduva, vasturääkiva ja tarbetuid siseriiklike ohutuseeskirju, mis ei ole kooskõlas Euroopa raamistikuga.

Töörühm tegi ERA-le ülesandeks käivitada teabekampaania, mis hõlmas kohandatud teavet ja dialooge, siseriiklike ohutuseeskirjade hindamist ning igas külastatud liikmesriigis konkreetsete prioriteetide kindlaksmääramist.

Töörühm töötas välja nn eeskirjahaldusvahendi, et anda suuniseid kehtiva õigusraamistiku kohta; samuti teeb ERA vähemalt korra aastas liikmesriikidele ettepaneku aegunud eeskirjade korrastamiseks.

b) Läbipaistvuse edendamine

Uuest siseriiklikest ohutuseeskirjadest teatamiseks kasutatakse informaatikasüsteemi NOTIF-IT. Alates aprillist 2014 on rakendatud ohutuseeskirjade eelnõu moodulit, et suurendada läbipaistvust ning hoida ära selliste eeskirjade vastuvõtmist, mis ei ole kooskõlas ELi õigusraamistikuga. Komisjon annab andmebaasi ERA-le üle 2015. aastal.

ERA abistab komisjoni teatatud siseriiklike ohutuseeskirjade hindamisel/eelhindamisel. Samuti töötas ERA välja läbipaistvuse suurendamise jälgimise meetodika, mis põhineb läbipaistvusbaromeetri kasutamisel raudteesektoris ning läbipaistvusuuringu korraldamisel riiklikes ohutusasutustes ja liikmesriikides.

c) Tulevast õigusraamistikku käsitlevad ettepanekud

Neljanda raudteepaketi (vt punkt 2.4.2) raames tegi komisjon ettepaneku sõnastada uuesti raudteede ohutust ja koostalitlust käsitlevad direktiivid.

Töörühma soovitusel viidatakse nüüd siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja siseriiklikele tehnilistele eeskirjadele kui „siseriiklikele eeskirjadele” (st sõltumata nende põhjendusest). Uute siseriiklike eeskirjade kehtestamise ja nendest teatamise korda on ühtlustatud, kuigi nende vastuvõtmine põhineb endiselt erinevatel õiguslikel alustel.

3. RAKENDAMISE JA OHUTUSTASEME JÄRELEVALVE

3.1. Raudteede ohutuse direktiivi ülevõtmine liikmesriikides

Kui direktiiv valesti üle võetakse, ei saa ohutusmeetmeid arendada ega täiustada kooskõlas ühtse Euroopa raudteepiirkonna arenguga.

Komisjon analüüsis ERA abiga liikmesriikide teatatud seadusandlikke meetmeid, et kontrollida, kas liikmesriigid on raudteede ohutuse direktiivi sätteid õigesti üle võtnud.

Komisjon küsis liikmesriikidelt teavet direktiivi ülevõtmise kohta (EU Pilot küsimustikega) ja algatas rikkumismenetlused, kui ülevõtmata jätmist või ebaõiget ülevõtmist käsitlevad selgitused ei olnud rahuldavad.

Kokku on menetletud 26 EU Pilot juhtumit, millest üks lõpetati rikkumismenetluse eelses etapis. Rikkumismenetlus algatati 19 juhul ning nendest viiel on rikkumismenetlus juba lõpetatud pärast parandusmeetmete rakendamist asjaomastes liikmesriikides. Ühe juhtumi puhul on algatatud kohtuasi Euroopa Kohtus. Praegu on kuus menetlust veel EU Piloti etapis ja käimas on 14 rikkumismenetlust (oktoobri 2014 seisuga).

3.2. Ohutuse juhtimine ja järelevalve

Kuigi ülevõtmine on esimese sammuna oluline, võivad õigusaktid olla vormiliselt hästi üle võetud, kuid samas ebaõigesti rakendatud. Kui ohutusmeetmeid ei rakendata nõuetekohaselt, ei aita nad tagada ELi kodanike ühtlaselt kõrget ohutustaset. Raudteede ohutuse direktiiviga loodud õigusraamistik hõlmab meetodeid ohutustasemete ja eesmärkide saavutamise jälgimiseks.

3.2.1. Ohutuse juhtimine

Euroopas juhitakse raudteeohutust raudtee-ettevõtja, liikmesriigi ja ELi tasandil.

Raudteede ohutuse direktiiviga loodud õigusraamistik põhineb peamiste osaliste (st raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate) kohustusel hinnata kõiki rongide ohutu käitamisega seotud riske ning kehtestada ohutuse juhtimissüsteemid vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 9.

Liikmesriigi tasandil hindavad riiklikud ohutusasutused ohutuse juhtimissüsteemi kvaliteeti seoses raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele nende tegevuseks vajaliku ohutustunnistuse või ohutusloa andmisega. Riiklikud ohutusasutused vastutavad ohutustunnistuse/ohutusloa kehtivusajal raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate tegevuse üle järelevalve teostamise eest.

ELi tasandil on ohutustaseme järelevalve ERA üks peamisi ülesandeid; ERA hindab igal aastal ühiste ohutuseesmärkide ja „riiklike kontrollväärtuste” saavutamist kooskõlas komisjoni otsuse 2009/460/EÜ⁴ kohase ühise ohutusmeetodiga (vt eelkõige artikkel 4). Hinnatakse 26 liikmesriiki, kus on raudteevõrk, ning Norrat. 2014. aastal hõlmas hindamine esimest korda Horvaatiat, kes ühines Euroopa Liiduga aasta varem.

⁴ Komisjoni otsus 2009/460/EÜ, 5. juuni 2009, milles käsitletakse ohutuseesmärkide saavutamise hindamiseks ettenähtud ühise ohutusmeetodi vastuvõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artiklile 6 (ELT L 150, 13.6.2009, lk 11).

2014. aasta hindamise tulemused näitavad, et ohutustase on enamikus liikmesriikides jätkuvalt vastuvõetav, kuigi mõnes liikmesriigis avastati ohutustaseme võimalik halvenemine. Komisjon ja ERA pööravad kõnealustele liikmesriikidele erilist tähelepanu ning neilt eeldatakse komisjonile selgituse saatmist tulemuste tõenäoliste põhjuste kohta kooskõlas otsuse 2009/460/EÜ artikliga 5.

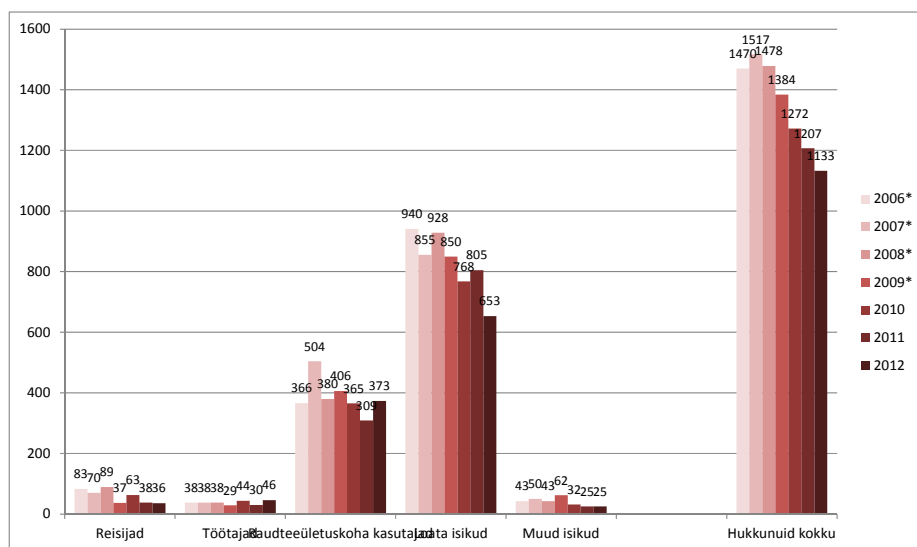
3.2.2. Ohutust käsitlev ülevaade

Riiklikud ohutusasutused ja riiklikud uurimisasutused on seaduslikult kohustatud (vastavalt raudteede ohutuse direktiivi artiklitele 18 ja 23) esitama ERA-le aruandeid konkreetse teabega, mida saab kasutada raudteede ohutuse arengu hindamiseks ELis.

Alates 2006. aastast on ERA avaldanud aruande iga kahe aasta järel ning on andnud sidusrühmadele põhjaliku ülevaate raudteede ohutuse arengust ELis⁵.

Viimase kuue aasta jooksul, mille kohta on andmed kättesaadavad, paranes raudteede ohutus jätkuvalt kogu ELis; õnnetusjuhtumite arv vähenes märgatavalt ning hukkunute arv vähenes veidi (vt joonised 1 ja 2). Euroopa raudteedel juhtub igal aastal üle 2 000 märkimisväärse õnnetuse. Inimestega toimuvad raudteeõnnetused (välja arvatud enesetapud), mis on seotud liikuva veeremiga või raudteeületuskohtade kasutamisega, moodustavad enam kui kolmveerand kõigist raudteeõnnetustest. Nimetatud õnnetuste tulemusena sureb aastas ligikaudu 1 200 inimest ja umbes sama palju inimesi saab raskelt vigastada.

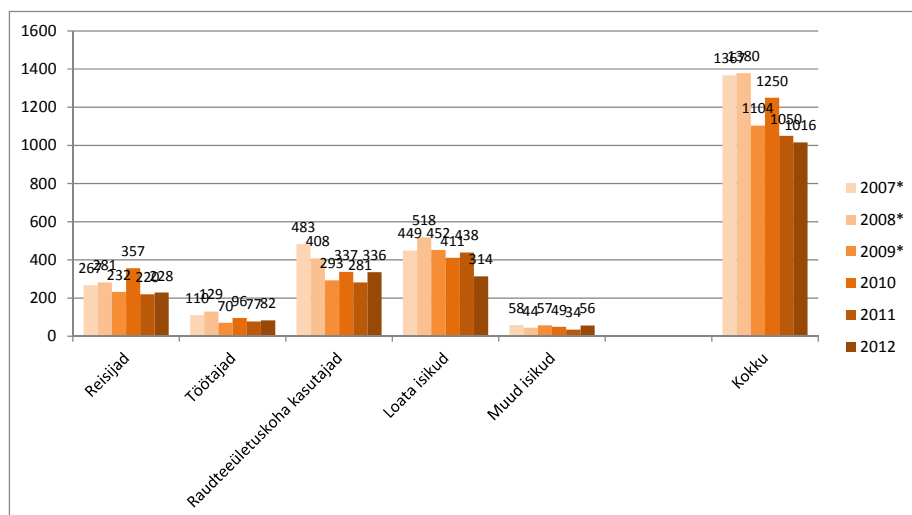
Raudtee ohutustase erineb liikmesriigiti olulisel määral ning mitmes liikmesriigis on riskitase ELi keskmisest märgatavalt kõrgem (vt joonis 3). Süstemaatiline lähenemisviis ohutustaseme parandamiseks kõnealustes liikmesriikides oleks suur samm tulevikus tõeliste kogu ELi hõlmavate ohutuseesmärkide seadmise suunas.



Joonis 1: Surmaga lõppenud õnnetusjuhtumite arv kannatanute kategooria kaupa (EL 28: 2006–2012)

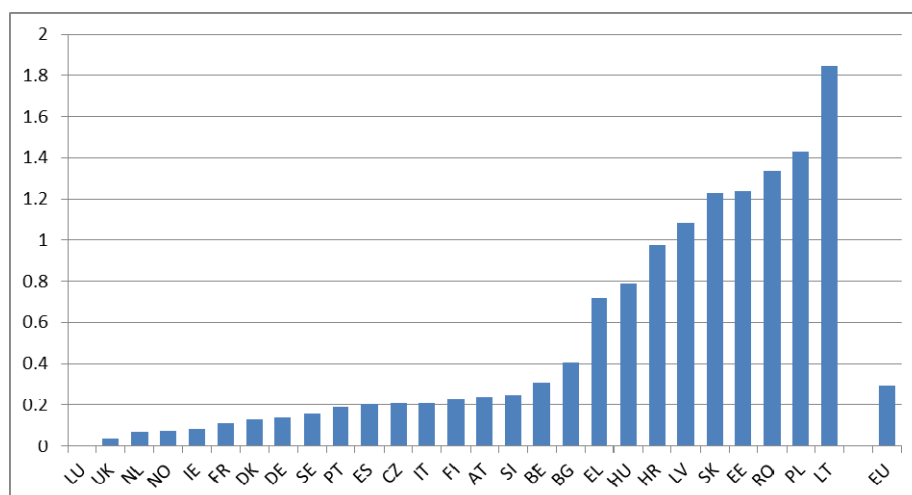
* Horvaatia kohta puuduvad ajavahemikku 2006–2009 käsitlevad andmed.

⁵ Teabe ja arvandmete allikas: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, kättesaadav ERA veebisaidil: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>



Joonis 2: Raskelt vigastatud isikuid kannatanute kategooria kaupa (EL 28: 2007–2012)

* Horvaatia kohta puuduvad ajavahemikku 2007–2009 käsitlevad andmed.



Joonis 3: Surmajuhtumite risk – surmajuhtumite ja kaalutud keskmine raskete vigastuste arv miljoni rongikilomeetri kohta (2007–2012)

3.2.3. Riiklike ohutusasutuste uuritud juhtumid

Riiklike uurimisasutuste uuritud tõsiste raudteeõnnetuste arv on pärast 2007. aastat olnud stabiilne – igal aastal juhtub umbes 40 kõnealust liiki õnnetust. Viimastel aastatel on riiklikud uurimisasutused aga üha rohkem asunud uurima õnnetusi, mida ei liigitata direktiivi kohaselt tõsisteks õnnetusteks.

Iga riiklike uurimisasutuste uuritava juhtumi puhul saab ERA teate uurimise algatamise kohta ja uurimise lõpparuande.

Riiklike uurimisasutuste vaheline koostöö on oluline: uurimistulemusi saab arutada ELi tasandil, et kõik ettevõtjad saaksid õnnetusjuhtumitest õppida ning täiustada ohutuse juhtimist. ERA teeb riiklike uurimisasutustega koostööd õnnetuste uurimise meetodite, aruandluse, soovitude ja heade tavade vahetamise valdkonnas. ERA toel on riiklikud

ohutusasutused ja riiklikud uurimisasutused välja töötanud ohutusalaseid soovitusi käsitlevad ühised suunised⁶.

ERA on samuti välja töötanud ohutusalase teabesüsteemi, mille kaudu saab jagada kiireloomulist ja olulist ohutusega seotud teavet, aidates seega raudtee-ettevõtjatel ja taristuettevõtjatel võtta oma konkreetset riskiprofiili arvestades kõige sobivamaid meetmeid.

3.2.4. ERA toel toimuv järelevalvetegevus

Lisaks seadusega pandud aruandluskohustuse täitmisele jälgib ERA vabatahtlikkuse alusel peamiste ametiasutuste tegevust, kasutades selleks järgmisi vahendeid:

- **riiklike ohutusasutuste ristauditeerimisprogramm**, mille eesmärk on hinnata riiklike ohutusasutuste tulemuslikkust neilt raudteede ohutuse direktiivi ja raudtee koostalitluse direktiivide alusel nõutava kolme põhitegevuse (ohutustunnistuste ja ohutuslubade andmine, järelevalve ning veeremiüksuse kasutuselevõtu lubade andmine) puhul ja jagada parimaid tavasid. Ristauditeerimissüsteemi katsetati aastatel 2011–2013 ning nüüd on käimas esimene täielik auditeerimistsükkel (2013–2018), mis hõlmab tulemuslikkuse hindamist, menetluste kooskõlastamise toetamist ning tulevastest õigusaktides käsitletavate võimalike probleemide kindlakstegemist; ning
- **riiklike uurimisasutuste vabatahtlikud hinnangud**, mille eesmärk on anda riiklike uurimisasutuste toetamiseks hinnang nende praegusele õnnetusjuhtumite uurimise tulemuslikkusele, jagada häid tavasid ning selgitada välja praktilisi võimalusi nende töö täiustamiseks.

3.3. Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimine

Määruse (EL) nr 445/2011 kohane sertifitseerimissüsteem tõendab kogu ELi ulatuses, et hoolduse eest vastutav üksus on kehtestanud hooldussüsteemi ja suudab täita ühtlustatud nõudeid. Pärast määruse jõustumist mais 2011 on saavutatud järgmised tulemused:

- sertifitseeritud üksuste arv kasvas ajavahemikul maist 2012 kuni märtsini 2014 10-lt 248-le ning
- kõnealuse määruse kohaselt kehtestatud vabatahtliku sertifitseerimissüsteemiga kooskõlas sertifitseeritud hooldustöökodade arv kasvas samal ajavahemikul ühelt 169ni.

ERA kasutab hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise ühtlustamiseks toetusmeetmeid, millega edendatakse koostööd, juhendamist ning parimate tavade levitamist.

⁶ Suunised on kättesaadavad ERA veebisaidil: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

3.4. Edasised arengusuunad

3.4.1. Ohutustaseme protsesside järelvalve

ERA töötas välja õigusnormide järelvalve maatriksi, mis võib anda liikmesriigiti süstemaatilise ülevaate olukorrast ministeeriumi, riikliku ohutusasutuse ja riikliku uurimisasutuse tasandil. Eesmärk on mõista, kuidas raamistik toimib liikmesriigi tasandil, ning seega parandada arusaamist süsteemsete probleemide põhjuseks olevatest mehhanismidest, kuid samuti õigusraamistiku rakendamise parimatest tavadest, mida saaks liikmesriikide vahel jagada.

Raudtee koostalitluse ja ohutuse komiteele esitati esimene aruanne tulemuste kohta juunis 2014. Komisjon ja ERA tegid ettepaneku, et maatriksit võiks kasutada liikmesriikides raudteede ohutustaseme üldiseks hindamiseks, alustades esmajärjekorras mitmest liikmesriigist, kelle riskitase on ELi keskmisest tunduvalt kõrgem (paiknevad joonisel 3 paremal).

3.4.2. Neljas raudteepakett ja uuesti sõnastatud raudteede ohutuse direktiiv

Komisjoni 30. jaanuaril 2013 vastu võetud neljanda raudteepaketi eesmärk on parandada teenuste kvaliteeti ja tõhusust, et suurendada raudtee populaarsust reisijate seas.

Paketti kuulub uuesti sõnastatud raudteede ohutuse direktiiv, mis hõlmab eelkõige ohutuse sertifitseerimise korra läbivaatamist ja üleminekut ühtsele ohutustunnistusele. Praeguse kaheosalise süsteemi asemel antakse uue süsteemi kohaselt ühe taotluse alusel ühtne ohutustunnistus, mis kehtib kõikides liikmesriikides, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb. See on kooskõlas neljanda raudteepaketi üldise eesmärgiga, mille kohaselt tuleb kõrvaldada halduslikud ja tehnilised tõkked, et edendada raudteeteenuste konkurentsivõimet võrreldes muude transpordiliikidega.

Lisaks suureneks ERA tegevusvaldkond ja temast saaks ELi-ülelülit ohutuse sertifitseerimisega tegelev asutus.

Riiklikud ohutusasutused jäävad peamiseks raudteeveo-ettevõtjate üle järelvalve teostajateks ning annavad jätkuvalt ohutustaristutevõtjatele. Et tagada kõnealuse tegevuse põhinemine sarnastel kriteeriumidel ja menetlustel, volitatakse ERAt korraldama järelvalvet riiklike ohutusasutuste tegevuse, tulemuslikkuse ja korralduse üle.

3.4.3. Euroopa taristuettevõtjate platvorm (PRIME)

Jaanuaris 2014 rajas komisjon Euroopa taristuettevõtjate kõrgetasemelise platvormi, mille kaudu peaks paranema taristuettevõtjate vaheline koostöö ja mis peaks muu hulgas tagama ühise ohutusmeetodi parema rakendamise ELis.

Esimesel koosolekul, mis toimus 28. jaanuaril 2014, toimus kasulik arvamustevahetus hiljutiste raudteeõnnetuste ning kaalutavate ennetusmeetmete teemal.

4. JÄRELDUSED

Viimase viie aasta jooksul on vastu võetud raudteede ohutuse direktiiviga ette nähtud õigusaktid. Raudtee koostalitluse ja ohutuse komitee on pidanud ligikaudu 20 koosolekut ning on komisjoni tema komiteemenetluse kaudu nõustanud asjakohaste meetmete

küsimuses. See tegevus põhines Euroopa Raudteeagentuurilt saadud sisendil, mis hõlmas mitmeid koostalitlusvõimet ja ohutust käsitlevaid soovitusi.

Pärast 2009. aasta eduaruande esitamist on välja töötatud ühised ohutusnäitajad, -meetodid ja -eesmärgid. Riiklikud ohutuasutused saavad nüüd väljastada ohutustunnistusi ja -lube ning teostada järelevalvet ühtlustatud metoodika kohaselt. Kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimiseks on loodud ühtlustatud süsteem. Üldine ohutust käsitlev õigusraamistik on seega toimiv.

Siiski on järgmised küsimused endiselt problemaatilised.

- Mitmed liikmesriigid on raudteede ohutuse direktiivi ebakorrektselt või ebaselgelt üle võtnud. See võib kaasa tuua ohutusunõuete ebajärjekindla kohaldamise Euroopa raudteevõrgus ning tekitada raudtee-ettevõtjatele ebavõrdsed tingimused. Rikkumismenetluste järel eeldatakse, et asjaomased liikmesriigid kohandavad oma siseriiklikke õigusakte nii, et need oleksid kooskõlas raudteede ohutuse direktiivi sätetega.
- Siseriiklike ohutuseeskirjadega seotud läbipaistvuse puudumine võib olla takistuseks siseturu väljakujunemisele. Kuigi siseriiklikud ohutuseeskirjad on kehtestatud põhjendatult, on enamik neist vana regulatiivse korra jäänukid ning muutuvad ELi õigusaktide väljatöötamise tulemusel ülevõetavaks. Seega oodatakse liikmesriikidelt aegunud eeskirjade tühistamist. Uute siseriiklike ohutuseeskirjade kohaldamisala peaks olema piiratud ning need ei tohiks olla üksikasjalikumad kui on vaja ohutuseesmärkide täitmiseks. Lisaks peaksid riiklikud ohutuasutused hoiduma üksikasjalike ohutuseeskirjade kehtestamisest ning pigem kohustama taristuettevõtjaid ja raudteeveo-ettevõtjaid täiel määral kandma vastutust süsteemi ohutuse eest.
- Raudteede ohutustase on üldiselt rahuldav ja kõrgem kui muude maismaatranspordi liikide puhul, kuid see varieerub liikmesriigiti olulisel määral. Raudteede ohutuse direktiivi artikli 4 lõikes 1 on sätestatud, et „liikmesriigid tagavad võimaluse korral, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja pidevalt täiustuks”. Näib mõistlik leida võimalus teha jõupingutusi olukorra täiustamiseks nendes liikmesriikides, kus riskitase on ELis keskmisest märgatavalt kõrgem.

Viimase punktiga seoses on ERA valmistanud ette vahendi raudteeohutuse üldiseks hindamiseks kõigis liikmesriikides. Järgmistel aastatel, kui mõnele liikmesriikidele pööratakse suuremat tähelepanu, võib oodata tasakaalustatumaid tulemusi ning ohutustaseme üldist paranemist.

Lisaks pakuvad märkimisväärsed võimalusi ohutuse täiendavaks edendamiseks komisjoni hiljutised algatused, näiteks neljanda raudteepaketi tehniline samm ja Euroopa taristuettevõtjate platvorm (PRIME).

Lisa

Komisjonis direktiivi 2004/49/EÜ⁷ rakendamiseks võetud meetmed alates 2009. aastast

Ühised ohutusnäitajad (raudteede ohutuse direktiivi artikkel 5)

1. Komisjoni 27. novembri 2009. aasta direktiiv 2009/149/EÜ, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ seoses ühiste ohutusnäitajate ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühiste meetoditega (ELT L 313, 28.11.2009, lk 65).
2. Komisjoni 9. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/88/EL, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ seoses ühiste ohutusnäitajatega ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvestamise ühiste meetoditega (ELT L 201, 10.7.2014, lk 9).

Ühised ohutusmeetodid (raudteede ohutuse direktiivi artikkel 6)

a) Riskihindamismeetodid

3. Komisjoni 30. aprilli 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 402/2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8).

b) Ohutustunnistuste ja ohutuslubade nõuetele vastavuse hindamise meetodid

4. Komisjoni 9. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1158/2010, raudteede ohutustunnistuste vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 326, 10.12.2010, lk 11).
5. Komisjoni 10. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1169/2010, raudtee ohutusloa vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 327, 11.12.2010, lk 13).

c) Käitamise ja hoolduse kontrollimise meetodid

6. Komisjoni 16. novembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1077/2012, milles käsitletakse riiklike ohutusasutuste poolt pärast ohutustunnistuse või ohutusloa väljastamist tehtava järelevalve ühist ohutusmeetodit (ELT L 320, 17.11.2012, lk 3).
7. Komisjoni 16. novembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1078/2012, milles käsitletakse pärast ohutustunnistuse või ohutusloa saamist raudteeveo-ettevõtjate ja raudteefrastruktuuri-ettevõtjate ning hoolduse eest vastutavate üksuste poolt tehtava järelevalve ühist ohutusmeetodit (ELT L 320, 17.11.2012, lk 8).

⁷ Loetelu ei hõlma komisjoni rakendusotsuseid ERA volituse kohta.

Ühised ohutuseesmärgid (raudteede ohutuse direktiivi artikkel 7)

8. Komisjoni 19. juuli 2010. aasta otsus 2010/409/EL, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 7 osutatud ühiste ohutuseesmärkide kohta (ELT L 189, 22.7.2010, lk 19).
9. Komisjoni 23. aprilli 2012. aasta otsus 2012/226/EL, raudteesüsteemiga seotud ühiste ohutuseesmärkide teise komplekti kohta (ELT L 115, 27.4.2012, lk 27).
10. Komisjoni 11. detsembri 2013. aasta rakendusotsus 2013/753/EL, millega muudetakse otsust 2012/226/EL raudteesüsteemiga seotud ühiste ohutuseesmärkide teise komplekti kohta (ELT L 334, 13.12.2013, lk 37).

Kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimine (raudteede ohutuse direktiivi artikkel 14a)

11. Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).