

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

- **B** 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)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► M1	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008	L 191	1	18.7.2008
► M2	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/110/EÜ, 16. detsember 2008	L 345	62	23.12.2008
► M3	Komisjoni direktiiv 2009/149/EÜ, 27. november 2009	L 313	65	28.11.2009
► M4	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL, 21. november 2012	L 343	32	14.12.2012
► M5	Komisjoni direktiiv 2014/88/EL, 9. juuli 2014	L 201	9	10.7.2014



**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)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽³⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽⁴⁾ vastavalt lepituskomitees 23. märtsil 2004. aastal heakskiidetud ühistekstile

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks et teha jõupingutusi raudteetransporditeenuste ühisturu rajamiseks, mis algatati nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiviga 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, ⁽⁵⁾ on vaja kehtestada ühine raudteeohutuse õiguslik raamistik. Liikmesriigid on siiani välja töötanud ohutuseeskirjad ja -standardid peamiselt siseriiklikul tasandil siseriiklike tehnika- ja tegevuskontseptsioonide alusel. Samal ajal on erinevuste tõttu põhimõtetes, lähene-mises ja kultuuris olnud raske murda läbi tehniliste barjääride ja algatada rahvusvahelist transporditegevust.
- (2) Direktiivis 91/440/EMÜ, nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivis 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ⁽⁶⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivis 2001/14/EÜ, mis käsitleb raudtee infrastruktuuri läbi-laskevõime jaotamist ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude

⁽¹⁾ EÜT C 126 E, 28.5.2002, lk 332.

⁽²⁾ ELT C 61, 14.3.2003, lk 131.

⁽³⁾ ELT C 66, 19.3.2003, lk 5.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 14. jaanuari 2003. aasta arvamus (ELT C 38 E, 12.2.2004, lk 92), nõukogu 26. juuni 2003. aasta ühine seisukoht (ELT C 270 E, 11.11.2003, lk 25) ja Euroopa Parlamendi 23. oktoobri 2003. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 22. aprilli 2004. aasta seadusandlik resolutsioon ja nõukogu 26. aprilli 2004. aasta otsus.

⁽⁵⁾ EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/12/EÜ (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1).

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

▼B

kehtestamist ja ohutuse sertifitseerimist,⁽¹⁾ sätestatakse esimesed meetmed Euroopa raudteetranspordituru reguleerimise suunas, avades turu rahvusvahelistele raudteeveoteenustele. Ohutussätted on siiski osutunud ebapiisavateks ning erinevused ohutusnõuete vahel jäävad, mis mõjutab raudteetranspordi optimaalset toimimist ühenduses. Ohutuseeskirjade sisu, raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimise, ohutuasutuste ülesannete ja rollide ning õnnetusjuhtumite uurimise ühtlustamine on eriti tähtis.

- (3) Metroode, trammide ja teiste kergete rööbastranspordi süsteemide kohta kehtivad paljudes liikmesriikides kohalikud või piirkondlikud ohutuseeskirjad ja nende üle järelevalvet teostavad sageli kohalikud või piirkondlikud asutused ning ühenduse eeskirjad vastastikuse sidumise või litsentseerimise kohta ei hõlma neid. Lisaks kehtivad trammide kohta sageli maateehutuse alased õigusaktid ning seepärast ei saaks neid täiel määral reguleerida raudtee ohutuseeskirjadega. Neil põhjustel ja kooskõlas subsidiaarsuspõhimõttega asutamislepingu artiklis 5 sätestatud kujul tuleks liikmesriikidel lubada sellised kohalikud raudteesüsteemid käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta.
- (4) Ühenduse raudteesüsteemis on üldiselt kõrge ohutustase, eriti maanteetranspordiga võrreldes. Käesolevas ümberkorraldusetapis, kus eraldatakse varem integreeritud raudtee-ettevõtete funktsioonid ja nihutatakse raudteesektor isereguleerimiselt avaliku reguleerimise suunas, on oluline ohutus vähemalt säilitada. Kooskõlas tehnika ja teadusliku progressiga tuleb ohutust täiustada, kui see on mõistlikult teostatav ja võttes arvesse raudtee konkurentsivõimet transpordiliigina.
- (5) Kõik raudteesüsteemi käitajad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad peaksid kandma täit vastutust süsteemi ohutuse eest, igaüks omas osas. Kui see on asjakohane, peaksid nad tegema koostööd riskikontrollimeetmete rakendamisel. Liikmesriigid peaksid selgelt eristama seda vahetut vastutust ohutuse eest ning ohutuasutuste ülesannet siseriikliku õigusliku raamistiku sätestamisel ja käitajate tegevuse järelevalvel.
- (6) Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate vastutus raudteesüsteemi käitamisel ei välista teiste osalejate, näiteks tootjate, hoolduse tarnijate, vagunihaldajate, teenuseosutajate ja hankeüksuste vastutust oma toodete või teenuste eest kooskõlas

⁽¹⁾ EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30).

▼B

nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) ⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiviga 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) ⁽²⁾ või muude asjaomaste ühenduse õigusaktide sätetega.

- (7) Üleeuroopaliste raudteevõrkude alamsüsteemide ohutusnõuded on sätestatud direktiivis 96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ. Nendes direktiivides ei määratleta siiski üldisi nõudeid süsteemi tasandil ning ei käsitleta üksikasjalikult ohutuse reguleerimist, juhtimist ja järelevalvet. Kui alamsüsteemide miinimumohutusnõuded on määratletud koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustes, omandab kasvava tähtsuse ohutuseesmärkide kehtestamine ka süsteemi tasandil.
- (8) Järgjärgult tuleks kehtestada üldised ohutuseesmärgid ja üldised ohutusmeetodid, et tagada püsiv kõrge ohutustase ning seda täiustada, kus ja kui see on vajalik ja mõistlikult teostatav. Sellest peaksid tulenema ohutustaseme ja käitajate tulemuslikkuse hindamise vahendid nii ühenduse tasandil kui ka liikmesriikides.
- (9) Teave raudteesüsteemi ohutuse kohta on vähene ja pole üldjuhul avalikult kättesaadav. Seepärast tuleb kehtestada üldised ohutusnäitajad, et hinnata süsteemi vastavust üldistele ohutuseesmärkidele ja hõlbustada raudtee ohutustulemuslikkuse järelevalvet. Siiski võidakse üleminekuperioodil kohaldada üldiste ohutusnäitajate siseriiklikke määratlusi ning seepärast tuleks esimese üldiste ohutuseesmärkide väljatöötamisel asjakohaselt arvestada, millisel määral on välja töötatud üldiste ohutusnäitajate ühised määratlused.
- (10) Siseriiklikud ohutuseeskirjad, mille aluseks on sageli siseriiklikud tehnilised standardid, tuleks järgjärgult asendada koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega kehtestatud ühisstandarditel põhinevate eeskirjadega. Tuleks kehtestada võimalikult vähe uusi konkreetseid siseriiklikke eeskirju, mis ei põhine sellistel ühisstandarditel. Uued siseriiklikud eeskirjad peaksid olema kooskõlas ühenduse õigusaktidega ja hõlbustama üleminekut ühisele läheneamisele raudteeohutuse suhtes. Seepärast tuleks konsulteerida kõigi huvitatud osalistega, enne, kui liikmesriik võtab vastu siseriikliku ohutuseeskirja, mis nõuavad kõrgemat ohutustasandit kui ühiste ohutuseesmärkide puhul. Sellistel juhtudel peaks uue eeskirja projektiga tutvuma komisjon, kes peaks vastu võtma otsuse, kui ilmneb, et eeskirja projekt pole vastavuses ühenduse õigusaktidega või kujutab endast meelevaldse diskrimineerimise vahendit või liikmesriikide vahelise raudteeveotegevuse varjatud piiramist.
- (11) Praegust olukorda, kus siseriiklikel ohutuseeskirjadel on endiselt osa täita, tuleks vaadelda üleminekuetapina, mis lõpuks viib Euroopa reeglite kohaldamisele.

⁽¹⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6.

⁽²⁾ EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

▼B

- (12) Ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate väljatöötamine ning vajadus hõlbustada edasilükkumist raudtee ohutusega seotud ühise lähenemise suunas nõuab tehnilist toetust ühenduse tasandil. Euroopa Raudteeagentuur, mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 881/2004, ⁽¹⁾ loodi andmaks soovitusi ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate ning täiendavate ühtlustamismeetmete kohta ning teostama järelevalvet raudteehutuse arengu üle ühenduses.
- (13) Oma ülesannete ja kohustuste täitmisel peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad rakendama ohutuse juhtimissüsteemi, mis täidab ühenduse nõuded ja sisaldab ühiseid elemente. Ohutust ja ohutuse juhtimissüsteemi rakendamist käsitlev teave tuleks esitada asjaomase liikmesriigi ohutusasutusele.
- (14) Ohutuse juhtimissüsteemi puhul tuleks arvestada faktiga, et nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EÜ töötajate tööohutuse ja tervishoiu parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta ⁽²⁾ ja selle asjakohased üksikdirektiivid on täielikult kohaldatavad raudteeveonduses hõivatud tööliste tervise ja ohutuse kaitse suhtes. Ohutuse juhtimissüsteemi puhul tuleks samuti arvesse võtta nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/49/EÜ ohtlike kaupade raudteevedu käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta ⁽³⁾.
- (15) Kõrgel tasemel raudteeohutuse ja kõigile raudtee-ettevõtjatele võrdsete tingimuste tagamiseks tuleks nende kohta kehtestada samad ohutustingimused. Ohutussertifikaat peaks olema tõenduseks, et raudtee-ettevõtja on kehtestanud ohutuse juhtimissüsteemi ja on suuteline asjaomaseid ohutusstandardeid ja -eeskirju täitma. Rahvusvaheliste veoteenuste puhul peaks piisama ohutuse juhtimissüsteemi kinnitamisest ühes liikmesriigis ja anda kinnitusele kehtivus kogu ühenduses. Rahvuslike eeskirjade juurde jäämise suhtes seevastu tuleks kohaldada täiendavat sertifitseerimist igas liikmesriigis. Lõppeesmärgiks peaks olema kogu ühenduses kehtiva ühise ohutussertifikaadi kehtestamine.
- (16) Lisaks ohutussertifikaadis sätestatud ohutusnõuetele peavad litsentseeritud raudtee-ettevõtjad täitma siseriiklike nõudeid, mis on vastavuses ühenduse õigusega ja mida rakendatakse kedagi diskrimineerimata ning mis on seotud tervise, ohutuse ja sotsiaalsete tingimustega, sealhulgas õigusnormid seoses sõiduaja ning tööliste ja tarbijate õigustega vastavalt direktiivi 95/18/EÜ artiklitele 6 ja 12.

⁽¹⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.

⁽²⁾ EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 25. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/29/EÜ (ELT L 90, 8.4.2003, lk 47).

▼B

- (17) Igal raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja olulisimaks kohustuseks on tema raudteevõrgu ohutu projekteerimine, hooldamine ja käitamine. Kõrvuti raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisega tuleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja suhtes kohaldada ohutuspädevuse kontrolli ohutuseasutuse poolt seoses selle ohutuse juhtimissüsteemi ja muude ohutusnõuete täitmisega seotud sätete osas.
- (18) Liikmesriigid peaksid tegema pingutusi turule raudtee-ettevõtjana siseneda soovivate taotlejate abistamiseks. Eelkõige peaksid nad andma teavet ja viivitamata reageerima ohutussertifitseerimise taotlustele. Rahvusvahelise veeteenindusega tegelevatele raudtee-ettevõtjatele on oluline, et menetlused erinevates liikmesriikides oleksid sarnased. Kuigi ohutussertifikaat jääb lähitulevikuks sisaldama siseriiklike osi, peaks sellest olenemata olema võimalik ühtlustada selle ühised osad ja hõlbustada ühise malli loomist.
- (19) Rongipersonali sertifitseerimine ja eksploatatsioonis oleva veeremi erinevate siseriiklike võrgustike jaoks eksploatatsiooni andmise lubamine moodustavad sageli uutele sisenejatele ületamatu barjääri. Liikmesriigid peaksid tagama siseriiklike nõuete täitmiseks vajalike koolitus- ja sertifitseerimisvõimaluste kättesaadavuse ohutussertifikaati taotlevatele raudtee-ettevõtjatele. Tuleks kehtestada ühine menetlus kasutuses oleva veeremi eksploatatsiooni andmise lubamiseks.
- (20) Rongijuhtide ja ohutusülesandeid täitva rongipersonali sõidu- ja puhkeajal on oluline mõju raudteesüsteemi ohutustasemele. Need aspektid on reguleeritud asutamislepingu artiklitega 137-139 ja on juba sotsiaalpartnerite vaheliste läbirääkimiste teemaks kooskõlas komisjoni otsusega 98/500/EÜ⁽¹⁾ loodud sektoritevahelise dialoogi komitee raames.
- (21) Ohutu raudteesüsteemi väljaarendamiseks ühenduses on vaja luua ühtlustatud tingimused asjaomaste litsentside andmiseks rongijuhtidele ja ohutusülesandeid täitvale saatepersonalile, millega seoses ühendus on teatanud kavatsusest teha ettepanekuid täiendavate õigusaktide kohta lähitulevikus. Ohutuskriitiliste ülesannetega seotud muu personali kvalifikatsiooni juba täpsustatakse direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ alusel.
- (22) Raudteeohutuse uue ühise õigusliku raamistiku osana tuleks kõigis liikmesriikides moodustada siseriiklikud asutused raudteeohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks. Ühenduse tasandil koostöö hõlbustamiseks nende vahel tuleks neile anda samad

⁽¹⁾ Komisjoni 20. mai 1998. aasta otsus 98/500/EÜ, mis käsitleb sektoritevaheliste dialoogikomiteede asutamist sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi hõlbustamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).

▼B

miinimumülesanded ja -vastutus. Riiklikele ohutusasutustele tuleks anda kõrge iseseisvusmäär. Nad peaksid oma ülesandeid täitma avatud ja mittediskrimineerival viisil, aitamaks kaasa ühenduse ühtse raudteesüsteemi loomisele ja tegema koostööd otsustamise kriteeriumite koordineerimiseks eelkõige rahvusvaheliste raudteevadudega tegelevate raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisega seoses.

- (23) Tõsised õnnetusjuhtumid raudteel on harvad. Need võivad aga olla katastroofiliste tagajärgedega ja tekitada avalikkuses muret raudteesüsteemi ohutustaseme suhtes. Kõiki selliseid õnnetusjuhtumeid tuleks seepärast uurida ohutuse vaatenurgast, et vältida nende kordumist, ning uurimistulemused tuleks avalikustada. Muud õnnetusjuhtumid ja vahejuhtumid võivad olla tõsiste õnnetusjuhtumite oluliseks eellasteks ning ka neid tuleks vajadusel ohutuse seisukohalt uurida.
- (24) Ohutusuuringuid tuleks eristada sama vahejuhtumi kohtulikust juurdlusest ning tuleks lubada juurdepääs tõenditele ja tunnistajatele. Seda peaks teostama alaline organ, mis on kõikidest raudteesektori osalejatest sõltumatu. See organ peaks toimima huvide konflikti ja võimalikku seotust uuritavate juhtumite põhjustega välistavalt; eelkõige ei peaks selle organi sõltumatust mõjutama tihe seotus siseriikliku ohutusasutuse või raudteid reguleeriva asutuse organisatsioonilise ja õigusstruktuuri osas. Selle uuringud tuleks teostada nii avatult kui võimalik. Iga juhtumi puhul peaks uurimisorgan moodustama asjakohase uurimisrühma, millel on vajalikud eriteadmised vahetute ja aluseks olevate põhjuste leidmiseks.
- (25) Uurimisaruanded koos järelduste ja soovustega pakuvad otsustavat teavet raudtee ohutuse edasiseks täiustamiseks ja tuleks ühenduse tasandil avalikult kättesaadavaks teha. Ohutuse tagamise soovitusi tuleks täita ja võetud meetmetest uurimisorganile aru anda.
- (26) Kuna kavandatud meetmete eesmärki, milleks on liikmesriikide tegevuste koordineerimine ohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks ning õnnetusjuhtumite uurimiseks ja ühenduse tasandil ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetodite, ühiste ohutuse näidikute ja ohutussertifikaatide ühiste nõuete kehtestamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seepärast on seda meetme ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus kehtestada meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale;

▼B

- (27) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (28) Käesoleva direktiivi eesmärgiks on raudtee ohutust käsitlevate asjakohaste ühenduse õigusaktide korrastamine ja koondamine. Sellest tulenevalt tuleks tühistada raudtee-ettevõtjate ohutuse sertifitseerimise sätteid, mis olid varem sätestatud direktiivis 2001/14/EÜ, koos kõikide viidetega ohutuse sertifitseerimisele. Direktiiv 95/18/EÜ sisaldas nõudeid tegevpersonali ohutuskvalifikatsiooni ja veeremi ohutuse suhtes, mis on hõlmatud käesoleva direktiivi ohutussertifitseerimisnõuetega ja ei peaks seepärast enam sisalduma litsentseerimisnõuetes. Litsentseeritud raudtee-ettevõtja peaks omama ohutussertifikaati, et raudtee infrastruktuurile juurdepääsu saada.
- (29) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta käesoleva direktiivi sätete rikkumiste eest ja tagama nende eeskirjade rakendamise. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

SISSEJUHATAVAD SÄTTED

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärgiks on tagada ohutuse arendamine ja täiustamine ühenduse raudteedel ning parem juurdepääs raudteeveeteenuste turule järgmiste meetmetega:

- a) liikmesriikides reguleeritavate struktuuride ühtlustamine;
- b) osalejate vahel kohustuste jagamine;
- c) ühiste ohutuseesmärkide ja ühiste ohutusmeetodite väljatöötamine, silmas pidades siseriiklike eeskirjade suuremal määral ühtlustamist;
- d) ohutuasutuse ja vahejuhtumite uurimisorgani moodustamise nõudmine igas liikmesriigis;
- e) raudtee ohutuse juhtimise, reguleerimise ja järelevalve ühisprintsipide määratlemine.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B*Artikkel 2***Reguleerimisala**

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide raudteesüsteemide suhtes, mida võib lahutada alamsüsteemideks struktuuri- ja tegevusvaldkondade kaupa. See hõlmab terviksüsteemi ohutusnõudeid, sealhulgas infrastruktuuri ja liiklustegevuse ohutu juhtimine ning raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate interaktsiooni.

2. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamiseks võetavate meetmete hulgast välja jätta:

- a) metrood, trammid ja muud kerge rööbastranspordi süsteemid;
- b) ülejäänud raudteesüsteemist funktsionaalselt eraldiseisvad võrgustikud, mis on mõeldud üksnes kohalike, linnasiseste või linnalähiste reisijateveoteenuste osutamiseks ning üksnes nimetatud võrgustikes tegutsevad raudtee-ettevõtjad;
- c) eraomandis oleva raudteeinfrastruktuuri, mis on ette nähtud üksnes infrastruktuuri omaniku oma kaubavedudeks;

▼M2

- d) riigi raudteevõrgustikus kasutatavad ajaloolise väärtusega sõidukid, kui need vastavad siseriiklikele ohutuseeskirjadele ja korrale, pidades silmas selliste sõidukite ohutu liikluse tagamist;
- e) ajaloolise väärtusega raudteed, muuseumiraudteed ja turistidele mõeldud raudteed, mida kasutatakse oma raudteevõrgustikus, sh töökojad, sõidukid ja töötajad.

▼B*Artikkel 3***Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *raudteesüsteem* — struktuuri- ja tegevusvaldkondade alamsüsteemid kokku direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ määratluses ning süsteemi kui terviku juhtimine ja käitamine;
- b) *raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* — asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri või selle osa loomise ja hooldamise eest direktiivi 91/440/EMÜ artikli 3 määratluses, mis võib hõlmata ka infrastruktuuri kontrolli- ja ohutussüsteemide juhtimist. Need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ülesanded, mis on seotud võrguga või võrgu osaga, võib delegerida erinevatele organitele või ettevõtjatele;
- c) *raudtee-ettevõtja* — raudtee-ettevõtja direktiivi 2001/14/EÜ määratluses ja mis tahes muu avalik või eraettevõtja, kelle tegevuseks on kauba- ja/või reisijateveo teostamine raudteel ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; hõlmab ka ettevõtjaid, kes pakuvad üksnes veduriteenust;

▼B

- d) *koostalitlusvõime tehniline kirjeldus* — kirjeldused, millega on kaetud kõik alamsüsteemid või nende osad oluliste nõuete täitmiseks ning üleeuroopaliste kiir- ja tavaraudteesüsteemide koostalitlusvõime tagamiseks, nagu on määratletud direktiivis 96/48/EÜ ja direktiivis 2001/16/EÜ;
- e) *ühised ohutuseesmärgid* — minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada raudteesüsteemi eri osades (näiteks tavaraudteesüsteem, kiirraudteesüsteem, pikad raudteetunnelid või üksnes kaubaveoks kasutatavad liinid) ja süsteemis tervikuna, väljendatuna aktsepteeritava riskitaseme näitajates;
- f) *ühised ohutusmeetmed* — väljatöötatavad meetodid ohutustasemete ja ohutuseesmärkide saavutamise ning muude ohutusnõuete täitmise hindamise kirjeldamiseks;
- g) *ohutusasutus* — siseriiklik asutus, millele on usaldatud raudtee ohutusega seotud ülesanded kooskõlas käesoleva direktiiviga, või mis tahes kahe riigi vaheline asutus, kellele liikmesriigid on need ülesanded usaldanud, et tagada ühtne ohutussüsteem spetsialiseerunud piiriüleste infrastruktuuride jaoks;
- h) *siseriiklikud ohutuseeskirjad* — kõik raudtee ohutusnõudeid sisaldavad eeskirjad, mis on kehtestatud liikmesriigi tasandil ja on kohaldatavad mitme raudtee-ettevõtja suhtes olenemata neid väljaandvast asutusest;
- i) *ohutuse juhtimissüsteem* — raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee-ettevõtja moodustatud organisatsioon ja meetmed oma tegevuse ohutuks juhtimiseks;
- j) *vastutav uurija* — uurimise organiseerimise, teostamise ja kontrollimise eest vastutav isik;
- k) *õnnetusjuhtum* — soovimatu või ettekatsetamatu ootamatu sündmus või selliste sündmuste jada, millel on kahjulikud tagajärjed; õnnetusjuhtumid jagatakse järgmistesse kategooriatesse: kokkupõrked, rööbastelt mahaõidud, raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, liikuva veeremi põhjustatud õnnetusjuhtumid inimestele, tulekahjud ja muud õnnetusjuhtumid;
- l) *tõsine õnnetusjuhtum* — rongide kokkupõrge või rööbastelt mahaõit, mille tulemuseks on vähemalt ühe inimese surm või ulatuslikud kahjustused viiele või enamale inimesele või tõsised kahjustused veeremile, infrastruktuurile või keskkonnale ja mis tahes muud sarnased õnnetusjuhtumid, millel on selge mõju raudtee ohutuse reguleerimisele või ohutuse juhtimisele; ulatuslik kahjustus — kahjustus, mille ulatuseks uurimisorgan võib viivitamata hinnata kokku vähemalt 2 miljonit eurot;
- m) *vahejuhtum* — mis tahes juhtum, mis pole õnnetusjuhtum ega tõsine õnnetusjuhtum, mis on seotud rongide käitamisega ja mõjutab käitamisohtutust;

▼B

- n) *uurimine* — õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ennetamiseks läbi viidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (kaasa arvatud põhjuste kindlakstegemine) ja vajaduse korral ohutusosalaste soovitude väljatöötamist;
- o) *põhjused* — tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid õnnetuse või intsidendi;
- p) *agentuur* — Euroopa Raudteeagentuur, raudtee ohutuse ja koostalitlusvõime alane ühenduse agentuur;
- q) *teavitatud asutused* — asutused, mis vastutavad koostalitlusvõime komponentide vastavuse või sobivuse hindamise või alamsüsteemide vastavustõendamise EÜ menetluste hindamise eest, nagu on määratletud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ;
- r) *koostalitlusvõime komponendid* — mis tahes algkomponent, komponentide rühm, osaline või täielik seadmestik, mida sisaldab või kavatsuste kohaselt sisaldab alamsüsteem, millest otseselt või kaudselt sõltub kiir- või tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime, nagu on määratletud direktiivides 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ. Mõiste komponent hõlmab nii materiaalseid kui immateriaalseid objekte, näiteks tarkvara;

▼M2

- s) „valdaja” – isik või üksus, kes sõiduki omanikuna või sõiduki kasutusõigust omades kasutab sõidukit transpordivahendina ning on registreeritud valdajana Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (uuesti sõnastatud)⁽¹⁾ (edaspidi „raudteede koostalitlusvõime direktiiv”) artiklis 33 sätestatud riiklikus raudteeveeremi registris;
- t) „hoolduse eest vastutav üksus” – sõiduki hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud riiklikus raudteeveeremi registris;
- u) „sõiduk” – raudteeliinidel oma ratastel sõitmiseks sobiv raudteesõiduk kas veduriga või ilma. Sõiduk koosneb ühest või mitmest struktuurilisest ja funktsionaalsest allsüsteemist või selliste allsüsteemide osadest.

▼B

II PEATÜKK

OHUTUSE ARENDAMINE JA JUHTIMINE

Artikkel 4

Raudtee ohutuse arendamine ja täiustamine

1. Liikmesriigid tagavad võimaluse korral, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja pidevalt täiustuks, võttes arvesse ühenduse õigusaktide arengut

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

▼B

ja tehnika ja teaduse progressi ning tegeldes eelisjärjekorras tõsiste õnnetusjuhtumite ennetamisega.

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

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

3. Liikmesriigid tagavad, et vastutus raudteesüsteemi turvalise toimimise ja seotud riskide juhtimise eest lasub raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel ja raudtee-ettevõtjatel, kohustades neid juurutama vajalikke riskijuhtimismeetmeid, vajadusel üksteisega koostöös, rakendama siseriiklikke ohutuseeskirju ja -standardeid ning kehtestama ohutuse juhtimisüsteeme kooskõlas käesoleva direktiiviga.

Ilma et see piiraks tsiviilvastutuse kohaldamist kooskõlas liikmesriikide õigusnõuetega, vastutab iga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ja raudtee-ettevõtja tema osa eest süsteemis ja selle ohutu toimimise, sealhulgas materjalitarnete ja teenuste allhanke eest, kasutajate, klientide, asjaomaste tööliste ja kolmandate poolte ees.

4. Sellega ei piirata iga tootja, hoolduse tarnija, ►**M2** valdaja ◀, teenuseosutaja ja hankeüksuse vastutust selle eest, et tema tarnitud veerem, sisseseade, tarvikud ning seadmed ja teenused vastaksid kirjeldatud nõuetele ja kasutustingimustele, nii et raudtee-ettevõtja ja/või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saab neid ohutult kasutusele võtta.

*Artikkel 5***Ühised ohutusnäitajad**

1. Ühiste ohutuseesmärkide saavutamise hindamise hõlbustamiseks ning toetamiseks raudtee ohutuse üldise arengu järelevalvet, koguvad liikmesriigid teavet ühiste ohutusnäitajate kohta ohutusasutuste aastaaruannete kaudu, nagu on osutatud artiklis 18.

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

Ühised ohutusnäitajad moodustatakse vastavalt I lisas sätestatule.

▼M2

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

▼B*Artikkel 6***Ühised ohutusmeetodid****▼M2**

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

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

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

▼B

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

Ühiste ohutusmeetmete projekti aluseks on liikmesriikide olemasolevate meetmete läbivaatamine.

3. Ühised ohutusmeetmed kirjeldavad, kuidas hinnatakse ohutustaset ning ohutuseesmärkide ja muudele ohutusnõuetele vastavuse saavutamist. Selleks kirjeldatakse üksikasjalikult ja määratletakse:

- a) riskihindamismeetodid;
- b) kooskõlas artiklitega 10 ja 11 välja antud ohutussertifikaatide ja ohutuslubade vastavushindamise meetodid

ja

▼M2

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

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

▼B

5. Liikmesriigid teevad kõik vajalikud muudatused siseriiklikes ohutuseeskirjades ühiste ohutusmeetodite vastuvõtmist ja läbivaatamist silmas pidades.

*Artikkel 7***Ühised ohutuseesmärgid**

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

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

▼ B

3. ► M2 Ühiste ohutuseesmärkide esimese komplekti eelnõu aluseks on liikmesriikides kehtivate eesmärkide ja ohutustaseme uuring ning sellega tagatakse, et raudteesüsteemi olemasolev ohutustase üheski liikmesriigis ei vähene. Komisjon võtab selle vastu enne 30. aprilli 2009 ja see avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 27 lõikes 2a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

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

Kõik ettepanekud üldiste ohutuseesmärkide projekti ja läbivaadatud projekti kohta peegeldavad liikmesriikide kohustusi, mis on sätestatud artikli 4 lõikes 1. Sellistele ettepanekutele lisatakse arvestuslike kulude ja tulude hinnang, milles näidatakse nende tõenäoline mõju kõigile asjaomastele käitajatele ja majandussubjektidele ja nende mõju ühiskonnale vastuvõetavale riskitasemele. Need sisaldavad vajaduse korral järkjärgulise rakendamise ajakava eelkõige selleks, et arvestada nende rakendamiseks nõutavate investeeringute laadi ja ulatust. Nendes analüüsitakse koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste võimalikku mõju alamsüsteemidele ja need sisaldavad vajadusel sellest tulenevaid ettepanekuid koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste muutmiseks.

4. Ühised ohutuseesmärgid määratlevad minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada raudteesüsteemi eri osades ja süsteemis tervikuna igas liikmesriigis, väljendatuna järgmistes vastuvõetava riski näitajates:

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

▼ M2

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

▼ B

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

*Artikkel 8***Siseriiklikud ohutuseeskirjad**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Artikkel 9

Ohutuse juhtimissüsteemid

1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad kehtestavad oma ohutuse juhtimissüsteemid, et raudteesüsteem suudab saavutada vähemalt ühised ohutuseesmärgid, on vastavuses artiklis 8 ja II lisas kirjeldatud siseriiklike ohutusreeglitega ja koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes sätestatud ohutusnõuetega ning et kohaldatakse ühiste ohutusmeetmete asjakohaseid elemente.

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

3. Mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteemis arvestatakse erinevate raudtee-ettevõtjate tegevuse mõju võrgustikus ja sätestatakse võimalus kõigile raudtee-ettevõtjatele tegutseda kooskõlas koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja siseriiklike ohutusreeglitega ning nende ohutussertifikaadis sätestatud tingimustega. Lisaks arendatakse seda eesmärgiga koordineerida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tegutsemist hädaolukorras koos kõigi selles infrastruktuuris tegutsevate raudtee-ettevõtjatega.

4. Igal aastal esitavad kõik raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad ohutuasutusele hiljemalt 30. juuniks iga-aastase ohutuaruande eelnenud kalendriaasta kohta. Aruanne sisaldab järgmist:

- a) teavet organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise ja ohutuskavade tulemuste kohta;
- b) siseriiklike ohutusalajate ja I lisas sätestatud ühiste ohutusalajate areng, kuivõrd see on aruandeorganisatsiooni jaoks asjakohane;
- c) sisemise ohutusauditi tulemused;
- d) tähelepanekud raudteetoimingute ja infrastruktuuri juhtimise puudujääkide ja talitlushäirete kohta, mis võiksid olla vajalikud ohutuasutusele.

III PEATÜKK

OHUTUSE SERTIFITSEERIMINE JA LUBAMINE

Artikkel 10

Ohutussertifikaadid

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

▼M2

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

▼B

2. Ohutussertifikaat hõlmab järgmist:

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

ja

▼M2

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

▼B

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

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

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

5. Ohutussertifikaati uuendatakse raudtee-ettevõtja taotlusel ajavahe-
mike järel, mis ei ületa viit aastat. Seda uuendatakse tervikuna või osaliselt iga kord, kui tegevuse liik või ulatus oluliselt muutub.

Ohutussertifikaadi omanik teavitab pädevat ohutusasutust viivitamata kõikidest olulistest muutustest ohutussertifikaadi asjakohastes osades. Lisaks sellele teavitab ta pädevat ohutusasutust uute töötajakategooriate või uute veeremitüüpide kasutuselevõtmist.

Ohutusasutus võib nõuda ohutussertifikaadi asjakohase osa läbivaatamist pärast olulisi muutusi ohutuse õiguslikus raamistikus.

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

▼B

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

6. Ohutusasutus teavitab agentuuri ühe kuu jooksul lõike 2 punktis a osutatud ohutussertifikaatidest, mis on väljastatud, mida on uuendatud, muudetud või tühistatud. Asutus teatab raudtee-ettevõtja nime ja aadressi, ohutussertifikaadi väljastamiskuupäeva, ulatuse ja kehtivuse ning tühistamise korral otsuse põhjused.

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

*Artikkel 11***Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ohutusload**

1. Raudtee infrastruktuuri haldamiseks ja käitamiseks peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja hankima ohutusloa oma asukoha liikmesriigi ohutusasutuselt.

Ohutusluba hõlmab järgmist:

a) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ohutuse juhtimissüsteemi aktsepteerimist kinnitav luba, nagu on kirjeldatud artiklis 9 ja III lisas,

ja

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

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

Ohutusasutus võib nõuda ohutusloa läbivaatamist pärast olulisi muutusi ohutuse õiguslikus raamistikus.

Kui ohutusasutus leiab, et loaga raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ei vasta enam asutuse väljastatud ohutusloa tingimustele, tühistab see loa ja põhjendab oma otsust.

3. Ohutusasutus teavitab agentuuri ühe kuu jooksul ohutuslubadest, mis on väljastatud, mida on uuendatud, muudetud või tühistatud. Asutus teatab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja nime ja aadressi, ohutusloa väljastamiskuupäeva, ulatuse ja kehtivuse ning tühistamise korral otsuse põhjused.



Artikkel 12

Ohutussertifitseerimise ja ohutusloaga seotud nõuded taotlusele

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

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

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

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

Artikkel 13

Juurdepääs koolitusele

1. Liikmesriigid tagavad, et ohutussertifikaate taotlevatel raudtee-ettevõtjatel oleks õiglane ja mitte kedagi diskrimineeriv juurdepääs rongijuhtide ja rongi saatepersonali koolitusele, kui selline koolitus on vajalik ohutussertifikaadi saamiseks vajalike nõuete täitmiseks.

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

Liikmesriigid peavad ühtlasi tagama, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel ja nende töötajatel, kes täidavad elutähtsaid ohutusülesandeid, oleks õiglane ja mitte kedagi diskrimineeriv juurdepääs koolitusele.

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

Ohutuasutus tagab, et koolitusteenuste pakkumine või sertifikaatide andmine, kui see on asjakohane, vastab ohutusnõuetele, mis on sätestatud artiklis 8 ja II lisas kirjeldatud koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes või siseriiklikes ohutuseeskirjades.

▼B

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

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

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

▼M1**▼M2***Artikkel 14a***Sõiduki hooldamine**

1. Igaie sõidukile määratakse enne selle kasutusele võtmist või raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus, mis registreeritakse riiklikus raudteeveeremi registris vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 33.

2. Hoolduse eest vastutavaks üksuseks võib olla raudtee-ettevõtja, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või valdaja.

3. Ilma et see piiraks artiklis 4 sätestatud raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vastutust raudtee ohutu toimimise eest, tagab hoolduse eest vastutav üksus hooldussüsteemi kaudu, et sõidukid, mille hoolduse eest ta vastutab, on ohutus töökorras. Selleks tagab hoolduse eest vastutav üksus, et sõidukeid hooldatakse vastavalt:

- a) iga sõiduki hooldusdokumendile;
- b) kehtivatele nõuetele, sh hoolduseeskirjadele ja koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste sätetele.

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

4. Kaubavagunite puhul sertifitseerib iga hoolduse eest vastutava üksuse asutus, mida on akrediteeritud või tunnustatud vastavalt lõikele 5, või siseriiklik ohutusasutus. Akrediteerimisprotsess põhineb sellistel sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel nagu asjaomased seeria EN 45000 Euroopa standardid. Tunnustamisprotsess põhineb samuti sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel.

Kui hoolduse eest vastutav üksus on raudtee-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kontrollib asjaomane siseriiklik ohutusasutus kooskõlas artiklis 10 või 11 osutatud menetlusega vastavust lõike 5 alusel vastuvõetavatele nõuetele ning seda vastavust kinnitatakse nendes menetlustes kirjeldatud sertifikaatidel.

▼ M2

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

Meede hõlmab nõudeid, mis puudutavad:

- a) üksuse poolt rajatud hooldussüsteemi;
- b) üksusele väljastatud sertifikaadi vormingut ja kehtivust;
- c) sertifikaatide väljastamise ning sertifitseerimissüsteemi toimimiseks vajalike kontrollimiste eest vastutava asutuse või asutuste akrediteerimise või tunnustamise kriteeriume;
- d) sertifitseerimissüsteemi kohaldamise kuupäeva, sh üheaastast üleminekuajavahemiku olemasolevate hoolduse eest vastutavate üksuste jaoks.

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

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

6. Lõike 5 kohaselt väljastatud sertifikaadid kehtivad kogu ühenduse territooriumil.

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

8. Liikmesriigid võivad otsustada täita oma kohustust hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisel ja sertifitseerimisel alternatiivsete meetmete kaudu järgmistel juhtudel:

- a) kolmandas riigis registreeritud ja kõnealuse riigi seaduste järgi hooldatavad sõidukid;
- b) sõidukid, mida kasutatakse raudteevõrgustikes või liinidel, mille rööpavahe erineb põhiraudteevõrgustiku omast ühenduse territooriumil, ja mille puhul lõikes 3 osutatud nõuete täitmist tagavad rahvusvahelised lepingud kolmandate riikidega;
- c) artikli 2 lõikes 2 määratletud sõidukid ning sõjaväevarustus ja eritransport, mis vajavad enne kasutamist siseriikliku ohutusaluse *ad hoc* luba. Sellisel juhul lubatakse erandeid mitte kauemaks kui viieks aastaks.

Selliseid alternatiivseid meetmeid rakendatakse asjaomase siseriikliku ohutusaluse lubatud erandite põhjal:

- a) kui registreeritakse sõidukeid vastavalt raudteede koostalitlusvõime direktiivi artiklile 33, niivõrd kui see puudutab hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramist;

▼M2

- b) kui väljastatakse ohutussertifikaate ja ohutuslube raudtee-ettevõtjatele ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele vastavalt käesoleva direktiivi artiklitele 10 ja 11, niivõrd kui see puudutab hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramist või sertifitseerimist.

Käesoleva direktiivi artiklis 18 osutatud iga-aastases ohutusuaruandes tuleb sellised erandid välja tuua ning neid põhjendada. Kui ilmneb, et ühenduse raudteesüsteemis võetakse liigseid ohutusriske, teavitab agentuur sellest viivitamata komisjoni. Komisjon kontakteerub asjaomaste pooltega ja vajaduse korral nõuab, et liikmesriik tühistaks oma erandi.

▼B*Artikkel 15***Ohutussertifikaatide ühtlustamine**

1. Enne 2009. aasta 30. aprilli võetakse vastu otsused ühiste ühtlustatud nõuete kohta kooskõlas artikli 10 lõike 2 punktiga b ja IV lisaga ning taotlemisjuhendite ühine vorm artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.
2. Agentuur esitab soovitud ühiste ühtlustatud nõuete ning taotlemisjuhendite ühise vormi kohta mandaadi alusel, mis kehtestatakse artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.

IV PEATÜKK

OHUTUSASUTUS*Artikkel 16***Ülesanded**

1. Iga liikmesriik moodustab ohutusasutuse. Selleks asutuseks võib olla transpordiküsimuste eest vastutav ministeerium ning selle organisatsioon, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei tohi sõltuda ühestki raudtee-ettevõtjast, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, taotlejast ega hankeüksusest.
2. Ohutusasutusele usaldatakse vähemalt järgmised ülesanded:

▼M2

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

▼B

- c) järelevalve, et koostalitlusvõime komponendid vastavad olulistele nõuetele, nagu on nõutud direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artiklis 12;
- d) uue ja oluliselt muudetud, koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata veeremi eksploatatsiooni lubamine;

▼B

- e) kooskõlas artiklitega 10 ja 11 antavate ohutussertifikaatide ja ohutuslubade asjakohaste osade väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine ning kontrollimine, et neis sätestatud tingimused ja nõuded on täidetud ning et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad tegutsevad ühenduse või siseriikliku õiguse alusel;
- f) ohutuse õigusliku raamistiku, sealhulgas siseriiklike ohutuseeskirjade süsteemi jälgimine, soodustamine ning vajadusel jõustamine ja arendamine;

▼M2

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

▼B

- 3. Lõikes 2 osutatud ülesandeid pole lubatud üle anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatele, raudtee-ettevõtjatele ega hankeüksustele ega neilt alltöövõtu korras osta.

*Artikkel 17***Otsustamis põhimõtted**

- 1. Ohutusasutus täidab oma ülesandeid avatult, mittediskrimineerivalt ja arusaadavalt. Eelkõige kuulab ta ära kõik osapooled ja põhjendab oma otsuseid.

Ta vastab viivitamata nõuetele ja taotlustele ning teatab oma teabenõuetest viivitamata ja võtab kõik oma otsused vastu nelja kuu jooksul pärast seda, kui talle on esitatud kogu nõutud teave. Ta võib artiklis 16 osutatud ülesannete täitmisel igal ajal taotleda tehnilist abi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt ja raudtee-ettevõtjalt või muudelt pädevatelt asutustelt.

Siseriikliku õigusliku raamistiku väljatöötamise käigus konsulteerib ohutusasutus kõigi asjaomaste isikute ja huvitatud pooltega, sealhulgas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudtee-ettevõtjate, tootjate ja hoolduse pakkujate, kasutajate ja töötajate esindajatega.

- 2. Ohutusasutus on vaba läbi viima mis tahes kontrollid ja uurimisi, mis on talle vajalikud ülesannete täitmiseks, ja saab juurdepääsu kõikidele asjakohastele raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate dokumentidele ja tööruumidele, sisseseadele ning seadmetele.

- 3. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ohutuasutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

- 4. Ohutuasutused vahetavad aktiivselt vaateid ja kogemusi oma otsustamiskriteeriumite ühtlustamiseks kogu ühenduses. Nende koostööeesmärgiks on eelkõige selliste raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimise hõlbustamine ja koordineerimine, kellele on antud õigus kasutada rahvusvahelisi rongiliine direktiivi 2001/14/EÜ artiklis 15 sätestatud korras.

Agentuur toetab ohutuasutusi nendes ülesannetes.

▼B*Artikkel 18***Aastaaruanne**

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

- a) raudtee ohutuse areng, sealhulgas I lisa sätestatud koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste kokkukoondamine liikmesriikide tasandil;
- b) olulised muutused raudtee ohutust käsitlevates õigusaktides ja määrustes;
- c) ohutussertifitseerimise ja ohutuslubade areng;
- d) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate järelevalve tulemused ja sellega seotud kogemus;

▼M2

- e) artikli 14a lõike 8 kohaselt tehtud erandid.

▼B

V PEATÜKK

ÕNNETUS- JA VAHEJUHTUMITE UURIMINE*Artikkel 19***Uurimiskohustus**

1. Liikmesriigid tagavad, et artiklis 21 osutatud uurimisorgan teostab pärast tõsiseid õnnetusjuhtumeid raudteesüsteemis uurimise, mille eesmärgiks on raudtee ohutuse võimalik parendamine ja õnnetusjuhtumite vältimine.

2. Lisaks tõsistele õnnetustele võib artiklis 21 osutatud uurimisorgan uurida neid õnnetus- ja vahejuhtumeid, mis veidi teistsugustel tingimustel võinuks põhjustada tõsiseid õnnetusjuhtumeid, sealhulgas üleuroopaliste kiir- või tavaraudteesüsteemide struktuuriliste alamsüsteemide või koostalitlusvõime komponentide tehnilised tõrked.

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

- a) õnnetus- või vahejuhtumi tõsidus;
 - b) kas see on osa õnnetus- või vahejuhtumite seeriast, mis on asjakohased süsteemile kui tervikule;
 - c) selle mõju raudtee ohutusele ühenduse tasandil
- ja
- d) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudtee-ettevõtjate, ohutusasutuse või liikmesriikide taotlused.

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

▼B

4. Uurimine ei ole ühelgi juhul seotud süü või vastutuse määramisega.

*Artikkel 20***Uurimise õiguslik seisund**

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

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

- a) juurdepääsuks õnnetus- või vahejuhtumi sündmuskohale ning asjamesele veeremile, seotud infrastruktuuri-, liikluskorraldus- ja signalisatsiooniseadeldistele;
- b) õigus vahetult koostatud tõendusmaterjali nimekirjale ja rusude, infrastruktuuriseadeldiste või komponentide kontrollitud eemaldamiseks uurimise või analüüsi jaoks;
- c) juurdepääs pardasalvestusseadmetele ning suuliste teadete salvestamise ja signalisatsiooni- ja liikluskorraldussüsteemi tööd registreerivate seadmete sisule ja nende kasutamisele;
- d) juurdepääs ohvrite kehade uurimistulemustele;
- e) juurdepääs õnnetus- või vahejuhtumiga seotud rongipersonali ja muu raudteepersonali uurimistulemustele;
- f) võimalus küsitleda seotud raudteepersonali ja teisi tunnistajaid;
- g) juurdepääs asjaga seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, raudtee-ettevõtja ja ohutusasutuse asjakohasele teabele või andmikele.

3. Uurimine viiakse läbi mis tahes kohtulikust juurdlusest sõltumatult.

*Artikkel 21***Uurimisorgan**

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

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

▼B

3. Liikmesriigid näevad ette, et raudtee-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja vajadusel ohutusasutus on kohustatud viivitamata teatama artiklis 19 osutatud õnnetus- ja vahejuhtumitest uurimisorganile. Uurimisorgan on võimeline sellistele aruannetele vastama ja võtma vajalikke meetmeid uurimise alustamiseks hiljemalt üks nädal pärast õnnetus- või vahejuhtumit käsitleva aruande kättesaamist.

4. Uurimisorgan võib kombineerida oma ülesandeid käesoleva direktiivi alusel muude juhtumite uurimisega peale raudteeõnnetus- ja vahejuhtumite, kui sellised uurimised ei ohusta tema sõltumatust.

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

6. Liikmesriigid võivad uurimisorganile usaldada ka artiklis 19 nimetatud raudteeõnnetus- ja vahejuhtumite uurimise.

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

Agentuur toetab uurimisorganeid selles ülesandes.

*Artikkel 22***Uurimismenetlus**

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

Teise liikmesriigi uurimisorganid kutsutakse uurimises osalema alati, kui õnnetus- või vahejuhtumiga on seotud selles liikmesriigis asutatud ja litsentseeritud raudtee-ettevõtja.

Käesolev lõige ei takista liikmesriike kokku leppimast, et asjaomased organid peaksid uurimised ka muudel tingimustel teostama koostöös.

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

▼B

3. Uurimine teostatakse nii avatult kui võimalik, et kõik pooled saab ära kuulata ja nad saavad tulemustest teada. Asjaomast raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat ja raudtee-ettevõtjaid, ohutusasutust, ohvreid ja nende sugulasi, kahjustatud vara omanikke, tootjaid, asjaomaseid hädaabiteenistusi ning töötajate ja kasutajate esindajaid tuleb regulaarselt teavitada uurimisest ja selle arengust ning võimalusel anda neile võimalus esitada arvamusi ja vaateid uurimiseks ning lubada kommenteerida teavet ja esialgseid aruandeid.

4. Uurimisorgan viib läbi õnnetuspaiga uurimise võimalikult lühikese ajaga, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja saaks infrastruktuuri taastada ja selle võimalikult kiiresti raudteeveoteenustele avada.

*Artikkel 23***Aruanded**

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

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

3. Igal aastal avaldab uurimisorgan hiljemalt 30. septembriks aastaaruande, milles annab aru eelnenud aastal teostatud uurimistest, ohutuse tagamiseks antud soovitustest ja eelnevalt antud soovitude põhjal võetud meetmetest.

*Artikkel 24***Agentuurile edastatav teave**

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

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

*Artikkel 25***Soovitused ohutuse tagamiseks**

1. Uurimisorgani soovitus ohutuse tagamiseks ei loo mingil juhul eeldust õnnetus- või vahejuhtumis süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.

▼ B

2. Soovitused adresseeritakse ohutusasutusele ja teistele liikmesriigi või liikmesriikide organitele või asutustele, kui seda eeldab soovituse laad. Liikmesriigid ja nende ohutusasutused võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et uurimisorganite soovitusi ohutuse tagamiseks nõuetekohaselt arvestatakse ja vajadusel järgitakse.

3. Ohutusasutus ja teised asutused või organid või vajadusel teised liikmesriigid, kellele soovitused on adresseeritud, annavad uurimisorganile aru soovituse tagajärjel võetud või kavandatavatest meetmetest vähemalt kord aastas.

VI PEATÜKK

RAKENDAMISPÄDEVUS**▼ M2***Artikkel 26***Lisade kohandamine**

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

▼ B*Artikkel 27***Komiteemenetlus**

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

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

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

▼ M2

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

▼ B

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

▼ M2

▼ B*Artikkel 28***Rakendusmeetmed**

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

▼B

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

VII PEATÜKK

ÜLD- JA LÕPPSÄTTED

▼M4

▼B*Artikkel 31***Aruandlus ja ühenduse edasised meetmed**

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

Vajaduse korral lisatakse aruandele asjakohased ettepanekud ühenduse edasisteks meetmeteks.

*Artikkel 32***Karistused**

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

Liikmesriigid teatavad neist eeskirjadest komisjonile artiklis 10 kindlaksmääratud kuupäevaks ja annavad viivitamata teada neid edaspidi mõjutavatest muudatustest.

*Artikkel 33***Rakendamine**

Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 30. aprilliks 2006. Nad teatavad neist viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid võtavad need meetmed vastu, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

▼B

Artikkel 34

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 35

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼ **M5***I LISA***ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD**

Artikli 3 punktis g määratletud ohutusasutustel tuleb igal aastal esitada ühised ohutusnäitajad.

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

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

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

1. Õnnetusjuhtumitega seotud näitajad

1.1. Märkimisväärsete õnnetusjuhtumite koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes järgmiste õnnetusjuhtumiliikide kaupa:

- rongi kokkupõrge raudteeveeremiga,
- rongi kokkupõrge vabas liikumisruumis paikneva takistusega,
- rongi rööbastelt mahasõit,
- raudteeületuskoha õnnetusjuhtum, sh jalakäijatega raudteeületuskohal toimunud õnnetused punktis 6.2 määratletud viie raudteeületuskoha liigi kaupa,
- liikuva veeremi põhjustatud õnnetusjuhtum inimestega, välja arvatud enesetapud ja enesetapukatsed,
- veeremipõleng,
- muu.

Igast märkimisväärsest õnnetusjuhtumist kantakse aruandes ette esmase õnnetusjuhtumi liigi alusel, isegi kui teisese õnnetusjuhtumi tagajärjed on raskemad (nt rööbastelt mahasõidule järgnev tulekahju).

1.2. Raskelt vigastatute ja hukkunute koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes õnnetusjuhtumiliikide ja järgmiste kategooriate kaupa:

- reisija (ka suhtarv reisijakilomeetrite ja reisirongkilomeetrite koguarvu suhtes);
- töötaja või töövõtja,
- raudteeületuskoha kasutaja;
- raudteerajatiste territooriumil loata viibiv isik,
- muu isik perroonil,
- muu isik väljaspool perrooni.

▼ **M5****2. Ohtlike kaupadega seotud näitajad**

Ohtlike kaupade raudteeveoga seotud õnnetusjuhtumite koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes järgmiste kategooriate kaupa:

- õnnetusjuhtumid, mis hõlmavad vähemalt ühte ohtlikke kaupu vedavat raudteeveeremit, vastavalt lisas esitatud määratlusele;
- selliste õnnetusjuhtumite arv, mille käigus vabaneb ohtlikke aineid.

3. Enesetappudega seotud näitajad

Enesetappude ning enesetapukatsete koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes.

4. Õnnetusjuhtumite algpõhjustega seotud näitajad

Õnnetusjuhtumite algpõhjuste koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes järgmiste algpõhjuste liikide kaupa:

- purunenud rööbas,
- rööbastee väljakummumine ja muu deformatsioon,
- valemärguandest tingitud tõrge,
- signaalist möödasõit ohuolukorras ohupunktist möödumisega,
- signaalist möödasõit ohuolukorras ohupunktist möödumata,
- eksploatatsioonis oleva veeremi purunenud ratas,
- eksploatatsioonis oleva veeremi purunenud telg.

Kõikidest algpõhjustest (nii õnnetusjuhtumi põhjustanud kui ka muudest) tuleb teatada. (Märkimisväärse õnnetusjuhtumi põhjustanud algpõhjustest tuleb teatada ka algpõhjusti käsitlevate ohutusnäitajate raames; algpõhjustest, mis ei põhjustanud märkimisväärset õnnetusjuhtumit, teatatakse ainult õnnetusjuhtumeid käsitlevate ohutusnäitajate raames.)

5. Õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arvutamise seotud näitajad

Järgmiste tegurite koguarvud ja suhtarvud rongkilomeetrite suhtes eurodes:

- surmade ja raskete vigastuste arv korrutatud ohvrite ärahoidmise väärtusega (VPC — Value of Preventing a Casualty),
- keskkonnakahju maksumus,
- veeremile või infrastruktuurile põhjustatud materiaalne kahju,
- õnnetusjuhtumitest tingitud viivituste maksumus.

Ohutusasutused teatavad märkimisväärsete õnnetusjuhtumite majandusliku mõju.

VPC on väärtus, mille ühiskond omistab ohvrite ärahoidmisele, ja seega ei ole see õnnetusjuhtumi osaliste jaoks hüvitise võrdlusnäitaja.

▼M5**6. Infrastruktuuri tehnilise ohutuse ja selle rakendamisega seotud näitajad**

6.1. Rongiturvangu süsteemiga (TPS — Train Protection System) varustatud teede protsendimäär ja rongis töötavaid turvanguüsteeme kasutades läbitud rongkilomeetrite protsendimäär järgmise liigituse kohaselt:

- hoiatus,
- hoiatus ja automaatne peatamine,
- hoiatus ja automaatne peatamine ning pisteline kiirusekontroll,
- hoiatus ja automaatne peatamine ning pidev kiirusekontroll.

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

- a) reguleerimata raudteeületuskoht
- b) reguleeritud raudteeületuskoht:
 - i) käsitsi reguleeritud,
 - ii) automaatne hoiatus kasutaja poolel;
 - iii) automaatne turvang kasutaja poolel;
 - iv) raudteeäärne turvang.

▼ **M5***Liide***Ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arvutamise ühised meetodid****1. Õnnetusjuhtumitega seotud näitajad**

- 1.1. „Märkimisväärne õnnetusjuhtum” — õnnetusjuhtum, milles osaleb vähemalt üks liikuv raudteeveerem ja mille tagajärjel hukkab või saab raskelt vigastada vähemalt üks inimene või mis kahjustab märkimisväärselt veeremit, rööbasteed, muid paigaldisi või keskkonda või mis põhjustab ulatuslikke liiklushäireid, v.a õnnetusjuhtumid töökodades, ladudes ja depoodes;
- 1.2. „märkimisväärne kahju veeremile, rööbasteele, muudele paigaldistele või keskkonnale” — kahju, mille väärtus on vähemalt 150 000 eurot;
- 1.3. „ulatuslikud liiklushäired” — rongiliiklus põhiliinil peatub vähemalt kuueks tunniks;
- 1.4. „rong” — teatud numbrilise või erinimetuse all määratud lähtepunktist määratud sihtpunkti liikuv ühe või mitme veduri või mootorvaguni veetav raudteeveerem või raudteeveeremiühikud või eraldi sõitev mootorvagun, sh tühi, st ükski sõitev vedur;
- 1.5. „rongi kokkupõrge raudteeveeremiga” — rongi laupkokkupõrge teise rongi või raudteeveeremi või manööverdava veeremiga, sissesõit teisele rongile või veeremile või külkkokkupõrge;
- 1.6. „rongi kokkupõrge takistustega vabas liikumisruumis” — rongi osa kokkupõrge rööbasteele kinnitatud või rööbasteel või selle läheduses ajutiselt oleva esemega (v.a raudteeületuskohal, kui eseme on kaotanud rööbasteed ületav sõiduk või kasutaja), sh kokkupõrge kontaktõhuliinidega;
- 1.7. „rööbastelt mahasõit” — juhtum, kus vähemalt üks rongiratas sõidab rööpalt maha;
- 1.8. „raudteeületuskoha õnnetusjuhtum” — raudteeületuskohal toimuv õnnetusjuhtum, millesse on kaasatud vähemalt üks raudteeveeremiüksus ja üks või mitu rööbasteed ületavat sõidukit, muud sellised ületuskoha kasutajad nagu jalakäijad või muud rööbasteel või selle läheduses ajutiselt olevad esemed, kui need on kaotanud rööbasteed ületanud sõiduk või kasutaja;
- 1.9. „liikuva veeremi poolt isikutele põhjustatud õnnetusjuhtum” — õnnetusjuhtum, mis on põhjustatud ühele või mitmele isikule, kes kas saavad löögi raudteeveeremilt või veeremile kinnitatud või sellest eraldunud esemelt; hõlmatud on isikud, kes kukuvad veeremilt, ning ka isikud, kes veeremis sõidu ajal kukuvad või saavad löögi lahtistelt esemetelt;
- 1.10. „veeremipõleng” — põleng või plahvatus raudteeveeremis (sealhulgas lastis) lähtejaama ja sihtjaama vahelise sõidu ajal, sealhulgas lähtejaamas, sihtjaamas või vahepeatustes peatumise ajal, samuti rongi koostamise ajal;

▼ **M5**

- 1.11. „muu (õnnetusjuhtum)” — muu õnnetusjuhtum, mis ei ole rongi kokkupõrge raudteeveeremiga, rongi kokkupõrge takistustega vabas liikumisruumis, rööbastelt mahaõit, raudteeületuskoha õnnetusjuhtum, liikuva veeremi poolt isikutele põhjustatud õnnetusjuhtum ega veeremipõleng;
- 1.12. „reisija” — isik, kaasa arvatud rongi personal, kes kasutab raudteetransporti; õnnetusjuhtumite statistika hõlmab ka reisijaid, kes üritavad liikuva rongi peale minna või sealt maha tulla;
- 1.13. „töötaja või töövõtja” — isik, kelle töö on seotud raudteega ja kes on õnnetusjuhtumi ajal tööl, sh personali hulka kuuluv töövõtja, füüsilisest isikust ettevõtja, rongi personal ning isikud, kes käitavad veeremit ja infrastruktuurirajatisi;
- 1.14. „raudteeületuskoha kasutaja” — isik, kes ületab raudteeliine raudteeületuskohas mis tahes transpordivahendiga või jalgsi;
- 1.15. „raudtee territooriumil loata viibiv isik” — isik, kes viibib raudtee territooriumil, kus viibimine on keelatud, välja arvatud raudteeületuskohta kasutaja;
- 1.16. „muu isik perroonil” — isik, kes viibib raudteeperroonil ning ei ole reisija, töötaja või töövõtja, raudteeületuskoha kasutaja, muu isik väljaspool perrooni ega raudtee territooriumil loata viibiv isik;
- 1.17. „muu isik väljaspool perrooni” — isik, kes viibib väljaspool raudteeperrooni ning ei ole reisija, töötaja või töövõtja, raudteeületuskoha kasutaja, muu isik perroonil ega raudtee territooriumil loata viibiv isik;
- 1.18. „surnu (hukkunu)” — isik, kes on õnnetusjuhtumi (v.a enesetapp) tagajärjel silmapilkselt surma saanud või sureb 30 päeva jooksul;
- 1.19. „vigastatu (raskelt vigastatud isik)” — vigastatud isik, kes viibis õnnetusjuhtumi (v.a enesetapakatse) tagajärjel haiglaravil üle 24 tunni.

2. Ohtlike kaupadega seotud näitajad

- 2.1. „Ohtlike kaupade veoga seotud õnnetusjuhtum” — õnnetus- või vahejuhtum, millest tuleb teatada vastavalt RID⁽¹⁾/ADR punktile 1.8.5;
- 2.2. „ohtlikud kaubadfgix” — ained ja kaubaartiklid, mille vedamine on RIDi kohaselt keelatud või lubatud üksnes selles ette nähtud tingimustel.

3. Enesetappudega seotud näitajad

- 3.1. „Enesetapp” — surmaga lõppev enda tahtlik vigastamine, nagu selle on registreerinud ja klassifitseerinud pädev riiklik ametiasutus;
- 3.2. „enesetapakatse” — raske vigastusega lõppev enda tahtlik vigastamine.

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

▼ **M5****4. Õnnetusjuhtumite algpõhjustega seotud näitajad**

- 4.1. „Purunenud rööbas” — rööbas, mis laguneb kaheks või rohkemaks tükiks, või rööbas, millest eraldunud metallitüki tõttu tekib sõidupinnale üle 50 mm pikkune ja üle 10 mm sügavune lõhe;
- 4.2. „rööbastee väljakummumine või muu deformatsioon” — viga, mis on seotud rööbastee kontiinumi ja geomeetriaga ning mille tõttu on vaja rööbasteel liiklus katkestada või kohe vähendada lubatud kiirust;
- 4.3. „valemärguannetest tingitud tõrge” — signaalsüsteemi tehniline viga (seotud kas infrastruktuuri või veeremiga), mistõttu signaalteade on nõutavast vähem piirav;
- 4.4. „signaalist möödaskõik ohuolukorras ohupunktist möödumisega” — juhtum, kus rongi mis tahes osa liigub kaugemale kui tema lubatud liikumisega on ette nähtud ja möödub ohupunktist;
- 4.5. signaalist möödaskõik ohuolukorras ohupunktist möödumata — juhtum, kus rongi mis tahes osa liigub kaugemale kui tema lubatud liikumisega on ette nähtud, kuid ei möödu ohupunktist.

Punktides 4.4 ja 4.5 osutatud lubamatu liikumine tähendab möödaskõiku

— rööbasteeäärsest peatumiskäsku näitavast värvilisest valgussignaalist või semaforist ohuolukorras, kui rongiturvangu süsteem (TPS — Train Protection System) ei ole töökorras;

— rongiturvangu süsteemiga ettenähtud lubatud ohutu liikumise piirkonnast;

— eeskirjade kohaselt suuliselt või kirjalikult lubatud punktist;

— peatumismärgist (puhvertõkkes ei ole hõlmatud) või viipemärgist.

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

Ohuasutused võivad esitada aruande käesoleva punkti taanetes loetletud lubamatu liikumise nelja liigi kohta eraldi, kuid aruanne peab sisaldama vähemalt kõiki nelja elementi hõlmavat koondnäitajat.

- 4.6. „Ekspluatatsioonis oleva veeremi purunenud ratas” — ratta purunemine, millega kaasneb õnnetusjuhtumi oht (rööbastelt mahaskõik või kokkupõrge);
- 4.7. „ekspluatatsioonis oleva veeremi purunenud telg” — telje purunemine, millega kaasneb õnnetusjuhtumi oht (rööbastelt mahaskõik või kokkupõrge).

▼ **M5****5. Õnnetusjuhtumite majandusliku mõju arutamise ühised meetodid**

5.1. Ohvrite ärahoidmise väärtus (VPC) hõlmab järgmist.

- 1) Ohutuse väärtus: maksmise valmisoleku väärtus (WTP — Willingness to Pay) põhineb eelistuste uuringul, mis tehti kõnealust väärtust kasutavates liikmesriikides.
- 2) Otsesed ja kaudsed majanduslikud kulud: liikmesriikide hinnangulised kulud hõlmavad järgmist:
 - arstiabi ja taastusraviga seotud kulud;
 - õigus- ja kohtukulud, politsei kulud, õnnetusjuhtumite uurimise erakulud, hädaabiteenuse ja kindlustuse halduskulud;
 - toodangukadu: tootmata jäänud kaupade ja osutamata jäänud teenuste ühiskondlik väärtus, mille isik oleks loonud, kui õnnetusjuhtumit ei oleks toimunud.

Ohvrite ärahoidmise väärtuse arutamisel käsitletakse surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi eraldi (ohvrite ärahoidmise väärtus on surmajuhtumite ja raskete vigastuste puhul erinev).

5.2. Ohutuse väärtuse ning otsese/kaudsete majanduslike kulude hindamise ühised põhimõtted.

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

- hinnangulised väärtused peavad olema seotud transpordisektoris suremusrisi vähendamise kava hinnanguliste väärtustega ja nende puhul tuleb järgida eelistuste uuringus esitatud maksmise valmisoleku väärtuse suhtes valitud lähenemisviisi,
- väärtuste arutamiseks kasutatud vastajate valim peab esindama asjaomast elanikkonda; eelkõige peab valim kajastama vanust/sissetuleku jaotumist ja ka muid elanikkonna asjaomaseid sotsiaal-majanduslikke/-demograafilisi näitajaid;
- maksmise valmisoleku väärtuste arutamise meetod: uuring tuleb koostada nii, et küsimused on vastajatele selged ja arusaadavad.

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

5.3. Mõisted

5.3.1. „Keskonnakahju maksumus” — raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kantavad kulud, mis arvatatakse kogemuse põhjal ja mis tuleb kanda, et taastada raudteeõnnetuse-eelne olukord kahjustatud piirkonnas.

5.3.2. „Veeremile ja infrastruktuurile põhjustatud materiaalne kahju” — kulud, mis on seotud pöördumatult kahjustatud veeremi või infrastruktuuri asemel uue samade funktsioonide ja parameetritega veeremi või infrastruktuuri ehitamisega ja parandatava veeremi või infrastruktuuri taastamisega õnnetusele eelnenud seisukorda (neid kulusid hindavad raudtee-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja oma kogemustele tuginedes), samuti kulud veeremi liisimisel, mis on tingitud piisava veeremi puudumisest veeremi kahjustatuse tõttu.

▼ **M5**

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

VT = säästetud sõiduaja rahaline väärtus

Aja väärtus rongireisija jaoks (tund)

$$VT_P = [\text{tööreisijate VT}] * [\text{tööreisijate keskmine osakaal aastas}] + [\text{mittetööreisijate VT}] * [\text{mittetööreisijate keskmine osakaal aastas}]$$

VT_P arvestatakse eurodes reisija kohta tunnis.

„Tööreisija” — reisija, kes reisib seoses ametialase tegevusega välja arvatud liikumine kodust tööle ja tagasi.

Aja väärtus kaubarongi jaoks (tund)

$$VT_F = [\text{kaubarongide VT}] * [(\text{tonnkilomeeter})/(\text{rongkilomeeter})]$$

VT_F arvestatakse eurodes kaubatonni kohta tunnis.

Veetava lasti keskmine kogus tonnides rongi kohta aastas = (tonnkilomeeter)/(rongkilomeeter)

CM = rongi 1-minutilise hilinemise maksumus

Reisirong

$$CM_P = K_1 * (VTP/60) * [(\text{reisijakilomeeter})/(\text{rongkilomeeter})]$$

Reisijate keskmine arv rongi kohta aastas = (reisijakilomeeter)/(rongkilomeeter)

Kaubarong

$$CM_F = K_2 * (VT_F/60)$$

Tegurid K₁ ja K₂ asuvad aja väärtuse ja hilinemise väärtuse vahepeal, nagu eelistuste uuringus on hinnatud, nendega võetakse arvesse asjaolu, et hilinemisest tingitud ajakaotust tajutakse hoopis negatiivsemana kui tavapärasest sõiduaega.

Õnnetusest tingitud hilinemiste maksumus = CM_P * (reisirongi hilinemine minutites) + CM_F * (kaubarongi hilinemine minutites)

Mudeli kohaldamisala

Hilinemiste maksumus arvutatakse märkimisväärsete õnnetusjuhtumite puhul järgmiselt:

— lõppjaamas mõõdetud tegelikud hilinemised raudteeliinidel, kus õnnetused juhtusid

— tegelikud hilinemised või, kui neid ei ole võimalik arvutada, hinnangulised hilinemised muudel asjaomastel liinidel.

▼ **M5****6. Infrastruktuuri tehnilise ohutuse ja selle rakendamise seotud näitajad**

6.1. „Rongiturvangu süsteem (TPS)” — süsteem, mis aitab tagada signaalide ja kiiruspiirangute järgimist.

6.2. „Rongisisesed süsteemid” — süsteemid, mis abistavad juhti raudtee-äärsete ja kabiinisestest signaalnäitude jälgimisel ning tagavad ohupunktide läbimisel ohutuse ja kiirusepiirangutest kinnipidamise. Rongisisene turvangusüsteem võib hõlmata järgmist:

- a) hoiatamine — automaatne hoiatus juhile;
- b) hoiatamine ja automaatne peatamine — automaatne hoiatus juhile ja automaatne peatamine signaalist möödasõidul ohuolukorras;
- c) hoiatamine, automaatne peatamine ja pisteline kiirusekontroll, mis tagab ohupunktide läbimisel ohutuse, ning mille puhul tähendab pisteline kiirusekontroll kiiruse kontrollimist teatavates kohtades (kiirusepiirangu tähistete) signaalile lähenemisel;
- d) hoiatamine, automaatne peatamine ja pidev kiirusekontroll, mis tagab ohupunktide läbimisel ohutuse ja liinil kehtestatud kiiruspiirangute pideva järgimise, ning mille puhul tähendab pidev kiirusekontroll lubatud maksimumkiiruse kuvamist ja järgimist liini kõikidel lõikudel.

Punktis d osutatud süsteem on automaatne kaitsesüsteem (Automatic Train Protection — ATP).

6.3. „Raudteeületuskoht” — tee või läbipääsu ja raudtee samatasandiline ristumine, mida on sellisena tunnustanud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja ning mis on avatud avalikele ja erakasutajatele. Jaamasisesed perroonidevahelised teed ei ole hõlmatud, nagu ka üksnes töötajate kasutuseks ette nähtud üle rööbastee viivad teed.

6.4. „Tee” — raudteeõnnetuste statistika puhul, mis tahes avalik või eratee, tänav või maantee, sh nende kõrval kulgev jalgtee ja jalgrattatee.

6.5. „Läbipääs” — muu inimeste, loomade, sõidukite või masinate läbipääsuks ette nähtud läbipääs, v.a tee.

6.6. „Reguleerimata raudteeületuskoht” — raudteeületuskoht, kus puudub igasugune hoiatussüsteem või turvang, mis aktiveeruks siis, kui kasutajal on ohtlik raudteeületuskohta ületada.

6.7. „Reguleeritud raudteeületuskoht” — raudteeületuskoht, kus raudteeületuskoha kasutajad on kaitstud või neid hoiatatakse läheneva rongi eest nii, et seadmed aktiveeruvad siis, kui kasutajatel on ohtlik raudteeületuskohta ületada.

— Füüsiliste seadmete kasutamisega tagatav turvang:

— pool- või täistökkepuud;

— raudteevärvad.

▼ **M5**

- Raudteeületuskohta kinnistatud seadmete abil antav hoiatus:
 - nähtava signaali seadmed: tuled;
 - kuuldava signaali seadmed: kellad, sireenid, helisignaalid jne;

Reguleeritud raudteeületuskohti klassifitseeritakse järgmiselt:

- a) käsitsi reguleeritav — raudteeületuskoht, kus turvangu või hoiatuse kasutaja poolel aktiveerib raudteetöötaja käsitsi;
- b) automaatne hoiatus kasutaja poolel — raudteeületuskoht, kus hoiatuse kasutaja poolel aktiveerib lähenev rong;
- c) automaatne turvang kasutaja poolel — raudteeületuskoht, kus turvangu kasutaja poolel aktiveerib lähenev rong. See hõlmab ka raudteeületuskohti, kus kasutaja poolel on olemas nii turvang kui ka hoiatus;
- d) raudteeäärne turvang — raudteeületuskoht, kus signaal või muu rongiturvangu süsteem lubab rongil sõitu jätkata üksnes siis, kui raudteeületuskohas on turvanguseadmed kasutaja poolel aktiveeritud ning raudteeületuskoht ei ole hõivatud.

7. Mõõtühikute määratlused

- 7.1. „Rongkilomeeter” — mõõtühik, mis vastab rongi läbitud ühekilomeetrisele vahemaale. Läbitud vahemaaks loetakse tegelikult läbitud vahemaad, kui see näitaja on kättesaadav, muul juhul kasutatakse raudteevõrgu lähte- ja sihtpunkti vahelist standardkaugust. Arvesse võetakse üksnes andmeid esitava riigi territooriumil läbitud vahemaad.
- 7.2. „Reisijakilomeeter” — mõõtühik, mis vastab ühe reisija raudteeveol läbitud ühekilomeetrisele vahemaale. Arvesse võetakse üksnes andmeid esitava riigi territooriumil läbitud vahemaad.
- 7.3. „Liinakilomeeter” — raudteevõrgu pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteeliste raudteeliinide puhul võetakse arvesse üksnes lähte- ja sihtkoha vahelist kaugust.
- 7.4. „Rööbasteekilomeeter” — raudteevõrgu pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteelise raudteeliini puhul tuleb arvesse võtta iga teed.

▼B*II LISA***SISERIIKLIKEST OHUTUSEESKIRJADEST TEAVITAMINE**

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

1. olemasolevaid siseriiklikke ohutuseesmärke ja ohutusmeetodeid käsitlevad eeskirjad;
2. raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimisele ja ohutuse juhtimissüsteemidele esitatavaid nõudeid käsitlevad eeskirjad;

▼M2

▼B

4. koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata raudteevõrgustiku ühised käituseeskirjad, sealhulgas signalisatsiooni- ja liikluskorraldussüsteemiga seotud eeskirjad;
5. eeskirjad, millega sätestatakse nõuded täiendavatele sisekorraeeskirjadele, mille peavad kehtestama raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad;
6. eeskirjad, mis käsitlevad nõudeid olulisi ohutusülesandeid täitvatele töötajatele, sealhulgas valikukriteeriumid, meditsiiniline kõlblikkus ning kutsealane koolitus ja sertifitseerimine, kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitlusvõime tehnilise kirjeldusega;
7. õnnetus- ja vahejuhtumite uurimist käsitlevad eeskirjad.



III LISA

OHUTUSE JUHTIMISSÜSTEEMID

1. Nõuded ohutuse juhtimissüsteemile

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

2. Ohutuse juhtimissüsteemi põhielemendid

Ohutuse juhtimissüsteemi põhielemendid on järgmised:

- a) ohutuspoliitika, mille on heaks kiitnud organisatsiooni tegevjuht ja millest on teavitatud kõiki töötajaid;
- b) organisatsiooni kvalitatiivsed ja kvantitatiivsed eesmärgid ohutuse püsivaks tagamiseks ja täiustamiseks ning kavad ja menetlused nende eesmärkide saavutamiseks;
- c) menetlused olemasolevate, uute ja muudetud tehniliste- ja toimumisstandardite või muude korralduslike tingimuste täitmiseks, mis on sätestatud

— koostalitlusvõime tehnilistes kirjeldustes

või

— artiklis 8 ja II lisas osutatud siseriiklikes ohutuseeskirjades

või

— muudes asjakohastes eeskirjades

või

— pädeva asutuse otsustes

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

- d) riskihindamise ja riskijuhtimismeetmete rakendamise menetlused ja meetodid, kui tegevustingimuste muutumisest või uutest materjalidest tuleneb uusi riske infrastruktuurile või tegevusele;
- e) personali- ja süsteemikoolitusprogrammide pakkumine, et tagada personali püsiv kompetentsus ja ülesannete vastav täitmine;
- f) organisatsiooni ja vajadusel sama infrastruktuuri käitavate organisatsioonide vastastikku piisava teabega varustamise kord;
- g) ohutusteabe dokumenteerimise menetlused ja vormid ning elutähtsa ohutusteabe konfiguratsiooni kontrollimise menetluse määramine;

▼B

- h) menetlused õnnetus- ja vahejuhtumitest, ohuolukordadest ja muudest ohtlikest juhtumitest teatamise, uurimise ja analüüsi tagamiseks ning vajalike preventiivmeetmete rakendamiseks;
- i) hädaolukorra tegevus- ja häire- ning teavituskavad, mis on kooskõlastatud asjakohaste avalike riigiasutustega;
- j) ohutuse juhtimissüsteemi korduvate siseauditite sätted.

*IV LISA***DEKLARATSIOONID OHUTUSSERTIFIKAADI VÕRGUSTIKKU
KÄSITLEVA OSA KOHTA**

Järgmised dokumendid tuleb esitada ohutusasutusele ohutussertifikaadi võrgustikku käsitleva osa väljaandmiseks:

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

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



V LISA

ÕNNETUS- JA VAHEJUHTUMITE UURIMISARUANDE PÕHISISU

(1) *Kokkuvõte*

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

(2) *Otsesed faktid juhtumi kohta*

1. Juhtum:

- juhtumi kuupäev, täpne kellaaeg ja koht,
- sündmuste ja õnnetusjuhtumite toimumiskoha kirjeldus, sealhulgas pääste- ja hädaabiteenistuste jõupingutused,
- uurimise algatamise otsus, uurimismeeskonna koosseis ja uurimise läbiviimise kord.

2. Juhtumi taust:

- juhtumiga seotud töötajad ja töövõtjad ning muud pooled ja tunnistajad,
- rongid ja nende koosseis, sealhulgas juhtumiga seotud veeremiüksuste registreerimisnumbrid,
- infrastruktuuri ja signalisatsioonisüsteemi kirjeldus — teede liigid, pöörangud, blokeeringud, signalisatsioon, blokeerimissüsteemid,
- sidevahendid,
- sündmuskohal või selle läheduses teostatud tööd,
- raudtee hädaolukorra plaani käivitumine ja sündmustejada,
- avalike hädaabiteenistuste, politsei ja meditsiiniteenistuste hädaolukorra plaani käivitumine ja sündmustejada.

3. Hukkmised, vigastused ja varaline kahju:

- reisijad ja kolmandad pooled, personal, sealhulgas töövõtjad,
- veos, pagas ja muu vara,
- veerem, infrastruktuur ja keskkond.

4. Välised asjaolud:

- ilmastikutingimused ja geograafilised viited.

(3) *Uurimiste ja küsitluste andmed*

1. Kokkuvõtte ülestunnistustest (kohaldatakse inimese identiteedi kaitset):

▼B

- raudteepersonal, sealhulgas töövõtjad,
 - teised tunnistajad.
2. Ohutuse juhtimissüsteem:
- raamorganisatsioon ning kuidas toimub käskude andmine ja täitmine,
 - nõuded personalile ja kuidas neid täidetakse,
 - sisekontrollide ja -auditite kord ja tulemused,
 - infrastruktuuriga seotud erinevate osaliste suhtlus.
3. Õigusnormid
- asjakohased ühenduse ja siseriiklikud õigusnormid,
 - muud eeskirjad, näiteks käituseeskirjad, kohalikud juhendid, nõuded töötajatele, hooldusettekirjutused ja kohaldatavad standardid.
4. Veeremi ja tehniliste seadmete töö:
- signalisatsiooni- ja juhtimise kontrollsüsteem, sealhulgas automaatandmesalvestajate kirjed,
 - infrastruktuur,
 - kommunikatsiooniseadmed,
 - veerem, sealhulgas automaatandmesalvestajate kirjed.
5. Töökorraldust käsitlev dokumentatsioon:
- personali võetud meetmed seoses liikluskorralduse ja signalisatsiooniga,
 - suuliste teadete vahetamine seoses juhtumiga, sealhulgas salvestiste üleskirjutused,
 - juhtumi toimumiskoha kaitsmiseks ja turvamiseks võetud meetmed.
6. Inimene-masin-organisatsioon koostöö:
- juhtumiga seotud personali suhtes kohaldatav tööaeg,
 - juhtumit mõjutavad meditsiinilised ja isiklikud asjaolud, sealhulgas füüsiline või psühholoogiline stress,
 - seadmete konstruktsiooni mõju inimene-masin koostööle.
7. Varasemad sarnase iseloomuga juhtumid.

▼B(4) *Analüüs ja järeldused*

1. Sündmusteahela lõppkirjeldus:
 - järeldused juhtumi kohta 3. rubriigis määratletud faktide alusel.
2. Arutelu:
 - 3. rubriigis määratletud faktide analüüs eesmärgiga teha järeldused juhtumi põhjuste ja hädaabiteenistuste tulemuslikkuse suhtes.
3. Järeldused:
 - juhtumi otsesed ja vahetud põhjused, sealhulgas juhtumiga seotud isikute tegevusega seotud kaasaaitavad tegurid või veeremi või tehniliste seadeldiste seisukord,
 - oskuste, menetluste ja hooldusega seotud kaudsed põhjused,
 - aluseks olevad põhjused, mis on seotud õigusliku raamistiku olukorra ja ohutuse juhtimissüsteemi rakendamisega.
4. Täiendavad tähelepanekud:
 - uurimise käigus avastatud sellised puudujäägid ja vajakajäämised, mis ei ole olulised põhjuste järeldamise seisukohalt.

(5) *Võetud meetmed*

- Juhtumi tagajärjel juba võetud või kehtestatud meetmete loetelu

(6) *Soovitused*