

32004L0049

L 164/44

EUROOPA LIIDU TEATAJA

30.4.2004

## 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, <sup>(1)</sup>

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, <sup>(2)</sup>

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, <sup>(3)</sup>

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(4)</sup> 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, <sup>(5)</sup> on vaja kehtestada ühine raudteeohutuse õiguslik raamistik. Liikmesriigid on siiani välja töötanud ohutuseeskirjad ja -standardid peamiselt siseriiklikul tasandil siseriiklike tehnika- ja tegevuskonseptatsioonide alusel. Samal ajal on erinevuste tõttu põhimõtetes, lähenemises 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 <sup>(6)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivis 2001/14/EÜ, mis käsitleb raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamist ja ohutuse sertifitseerimist, <sup>(7)</sup> sätestatakse esimesed meetmed Euroopa raudteetranspordituru reguleerimise suunas, avades turu rahvusvahelistele raudteeveeteenustele. Ohutussätted on siiski osutunud ebapiisavateks ning erinevused ohutusnõuete vahel jäävad, mis mõjutab raudteetranspordi optimaalset toimimist ühenduses. Ohutuseeskirjade sisu, raudtee-ettevõtjate ohutussertifitseerimise, ohutusasutuste ülesannete ja rollide ning õnnetusjuhtumite uurimise ühtlustamine on eriti tähtis.

<sup>(1)</sup> EÜT C 126 E, 28.5.2002, lk 332.

<sup>(2)</sup> ELT C 61, 14.3.2003, lk 131.

<sup>(3)</sup> ELT C 66, 19.3.2003, lk 5.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> 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).

<sup>(6)</sup> 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)

<sup>(7)</sup> EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29. Direktiivi on muudetud komisjoni otsusega 2002/844/EÜ (EÜT L 289, 26.10.2002, lk 30).

- (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 ümberkorraldusetaapis, 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, igäiks omas osas. Kui see on asjakohane, peaksid nad tegema koostööd riskikontrollimeetmete rakendamisel. Liikmesriigid peaksid selgelt eristama seda vahetut vastutust ohutuse eest ning ohutusasutuste 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 nõukogu 23. juuli 1996. aasta direktiivi 96/48/EÜ (üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) <sup>(1)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2001. aasta direktiiviga 2001/16/EÜ (üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) <sup>(2)</sup> 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 ohutustase 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 ülemineku perioodil kohaldada üldiste ohutusnäitajate siseriiklikke määratlusi ning seepärast tuleks esimese üldiste ohutuseesmärkide väljatöötamisel asjakohaselt arvestada, millisel määral on välja töötatud üldiste ohutusnäitajate ühised määratlused.
- (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 lähene misele 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.
- (12) Ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate väljatöötamine ning vajadus hõlbustada edasiliikumist raudtee ohutusega seotud ühise

<sup>(1)</sup> EÜT L 235, 17.9.1996, lk 6.

<sup>(2)</sup> EÜT L 110, 20.4.2001, lk 1.

- lähenedamise suunas nõuab tehnilist toetust ühenduse tasandil. Euroopa Raudteeagentuur, mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 881/2004, <sup>(1)</sup> loodi andmaks soovitusi ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetmete ja ühiste ohutusnäitajate ning täiendavate ühtlustamismeetmete kohta ning teostama järelevalvet raudteeohutuse arengu üle ühenduses.
- (13) Oma ülesannete ja kohustuste täitmisel peaksid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja raudtee-ettevõtjad rakendada ohutuse juhtimissüsteemi, mis täidab ühenduse nõuded ja sisaldab ühiseid elemente. Ohutust ja ohutuse juhtimissüsteemi rakendamist käsitlev teave tuleks esitada asjaomase liikmesriigi ohutuasutusele.
- (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 <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup>.
- (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 siseriiklikke nõudeid, mis on vastavuses ühenduse õigusega ja mida rakendatakse kedagi diskrimineerimata ning mis on seotud tervise, ohutuse ja sotsiaalsete tingimustega, sealhulgas õigusnormid seoses sõiduaja ning tööliste ja tarbijate õigustega vastavalt direktiivi 95/18/EÜ artiklitele 6 ja 12.
- (17) Igal raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja olulisimaks kohustusena on tema raudteeveoorgu 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-ettevõtjatena siseneda soovivate taotlejate abistamiseks. Eelkõige peaksid nad andma teavet ja viivitamata reageerima ohutussertifitseerimise taotlustele. Rahvusvahelise veoteenindusega tegelevatele raudtee-ettevõtjatele on oluline, et menetlused erinevates liikmesriikides oleksid sarnased. Kuigi ohutussertifikaat jääb lähitulevikus sisaldama siseriiklikke 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 <sup>(4)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> ELT L 220, 21.6.2004, lk 3.

<sup>(2)</sup> EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Komisjoni 20. mai 1998. aasta otsus 98/500/EÜ, mis käsitleb sektoritevahelise dialoogikomiteede asutamist sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi hõlbustamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).

(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 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 juurdlustest 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 ohutusnäidikute ja ohutussertifikaatide ühiste nõuete kehtestamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seepärast on seda meetme ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus kehtestada meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse

põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale;

(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. <sup>(1)</sup>

(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 viidete ohutuse sertifitseerimisele. Direktiiv 95/18/EÜ sisaldas nõudeid tegevpersonalil ohutus kvalifikatsiooni 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 raudteevõetute turule järgmiste meetmetega:

- a) liikmesriikides reguleeritavate struktuuride ühtlustamine;
- b) osalejate vahel kohustuste jagamine;

<sup>(1)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- 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 ühisprintsiipide määratlemine.

### 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.

### 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 delegeerida 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;

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 ohutussüsteemide täitmise hindamise kirjeldamiseks;

g) *ohutuasutus* — 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 olenevata 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 mahasõit, 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;
- n) *uurimine* — õnnetusjuhtumite ja vahejuhtumite ennetamiseks läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (kaasa arvatud põhjuste kindlakstegemine) ja vajaduse korral ohutuslaste soovitude väljatöötamist;
- o) *põhjused* — tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis viisid õnnetuse või intsiden-dini;
- 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.

## 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 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 lähendamise vajadust.

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

Ilma et see piiraks tsiviilvastutuse kohaldamist kooskõlas liikmesriikide õigusõuetega, vastutab iga raudteefrastruktuuri-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, vagunipidaja, 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 raudteefrastruktuuri-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 ohutuasutuste 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 lisa sätestatule.

2. Enne 2009. aasta 30. aprilli vaadatakse I lisa läbi artikli 27 lõikes 2 osutatud korras, eelkõige selleks, et lisada ühiste ohutusnäitajate ühised määratlused ja õnnetusjuhtumite maksumuse arvutamise ühised meetodid.

## Artikkel 6

**Ühised ohutusmeetodid**

1. Esimese komplekti lõike 3 punktis a kirjeldatud ühiseid ohutusmeetodeid võtab komisjon vastu 2008. aasta 30. aprilliks artikli 27 lõikes 2 osutatud korras. Need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Teise komplekti ühiseid ohutusmeetodeid, mis hõlmab lõikes 3 kirjeldatud ülejäänud meetodeid, võtab komisjon vastu 2010. aasta 30. aprilliks artikli 27 lõikes 2 osutatud korras. Need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

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

ja

- c) kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega, meetodid, mis võimaldavad kontrollida, et üleeuroopaliste kiir- ja tavaraudteesüsteemide struktuuri- ja alamsüsteemide käitatakse ja hallatakse kooskõlas asjakohaste põhinõuetega.

4. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi regulaarsete ajavahemike tagant artikli 27 lõikes 2 osutatud korras, võttes arvesse nende rakendamisel saadud kogemust ning raudtee ohutuse globaalset arengut ja liikmesriikide kohustusi, mis on sätestatud artikli 4 lõikes 1.

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.

3. Ühiste ohutuseesmärkide projekti esimese komplekti aluseks on liikmesriikide kehtivate eesmärkide ja ohutustaseme uuring ning need peaksid tagama, et raudteesüsteemi olemasolev ohutustase üheski liikmesriigis ei väheneks. Need võtab vastu komisjon hiljemalt 30. aprilliks 2009 artikli 27 lõikes 2 osutatud korras ja need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Üldiste ohutuseesmärkide projekti teise komplekti aluseks võetakse üldiste ohutuseesmärkide esimesest komplektist ja selle rakendamise kogemused. Need peegeldavad eelisvaldkondi, kus ohutust tuleb veelgi parandada. Need võtab vastu komisjon hiljemalt 30. aprilliks 2011 artikli 27 lõikes 2 osutatud korras ja need avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

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 vastuvõtavale 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 tulevaid ettepanekuid koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste muutmiseks.

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

5. Ühised ohutuseeskirjad vaadatakse korrapäraselt läbi artikli 27 lõikes 2 osutatud korras, võttes arvesse raudtee ohutuse globaalset arengut.

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 raudteeinfrastruktuuri-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 kavatses 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 saavutamiseks 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 saavutamiseks, 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 tarded ning töövõtjate kasutamise. Ilma et see piiraks olemasolevate siseriiklike ja rahvusvaheliste ohutuseeskirjade 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 ohutusaruande hiljemalt 30. juuniks iga-aastase ohutusaruande eelnenud kalendriaasta kohta. Aruanne sisaldab järgmist:

- a) teavet organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise ja ohutuskavade tulemuste kohta;
- b) siseriiklike ohutuskavade ja I lisas sätestatud ühiste ohutuskavade 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 ohutusasutusele.

### 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.

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

2. Ohutussertifikaat hõlmab järgmist:

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

ja

b) sertifitseerimine, mis kinnitab raudtee-ettevõtja poolt asjaomase võrgustiku ohutuks käitamiseks vajalike eri nõuete täitmiseks vastu võetud sätete aktsepteerimist. Nõuded võivad hõlmata koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste ja siseriiklike ohutuseeskirjade kohaldamist, personali sertifikaatide aktsepteerimist ja luba anda ekspluatatsiooni raudtee-ettevõtja kasutatavat veeremit. Sertifitseerimise aluseks on dokumendid, mille raudtee-ettevõtja esitab vastavalt IV lisale.

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 ajavahemike järel, mis ei ületa viit aastat. Seda uuendatakse teravikuna 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 kasutuselevõttust.

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.

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.

Ohutusloa 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 kehitivuse 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 ohutusasutuse nõutud kogu teabe ja võimaliku lisateabe esitamist. Kui taotlejalt nõutakse lisateabe esitamist, tuleb selline teave esitada viivitamata.

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

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

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

#### Artikkel 13

### Juurdepäas koolitusele

1. Liikmesriigid tagavad, et ohutussertifikaate taotlevatel raudtee-ettevõtjatel oleks õiglane ja mitte kedagi diskrimineeriv juurdepäas 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 juurdepäas koolitusele.

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

Ohutusasutus 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.

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 kasumi-marginaali.

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 raudteefinfrastruktuuri-ettevõtja oma selliste töötajate koolitustaseme ja kvalifikatsiooni eest, kes täidavad ohutusega seotud ülesandeid, nagu on sätestatud artiklis 9 ja III lisas.

#### Artikkel 14

### Kasutusel oleva veeremi eksploatatsiooni andmine

1. Veerem, mis on ühes liikmesriigis eksploatatsiooni lubatud kooskõlas artikli 10 lõike 2 punktiga b ja pole asjakohaste koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega täielikult hõlmatud, saab loa eksploatatsiooni andmiseks teises või teistes liikmesriikides kooskõlas käesoleva artikliga, kui viimatinimetatud liikmesriik või liikmesriigid nõuavad luba.

2. Veeremit teises liikmesriigis eksploatatsiooni anda sooviv raudtee-ettevõtja esitab tehnilise toimiku veeremi või selle liigi kohta asjaomasele ohutusasutusele, näidates kavandatava kasutusotstarbe võrgustikus. Toimik sisaldab järgmisi andmeid:

- a) tõendeid, et veerem on saanud eksploatatsiooniloa teises liikmesriigis ja andmikumid, mis näitavad selle tegevuse ja hoolduse ajalugu ning pärast loa saamist toimunud tehnilisi ümberehitusi, kui see on asjakohane;
- b) asjaomaseid tehnilisi andmeid, hooldusplaani ja toimimisenäitajaid, mida ohutusasutus nõuab ja vajab täiendava loa andmiseks;
- c) tõendeid iseloomulike tehniliste ja toimimisenäitajate kohta, mis näitavad, et veerem vastab elektrivarustusüsteemile, signalisatsiooni- ja juhtimise kontrollsüsteemile, rööpavahele ja infrastruktuuri mõõtmetele, suurimale lubatud telje-koormusele ja muudele võrgustiku piirangutele;
- d) teavet erandite kohta siseriiklikest ohutuseeskirjadest, mis on vajalikud loa andmiseks, ja riskihindamisel põhinevaid tõendeid selle kohta, et veeremi kasutuselevõttuga ei kaasne alusetuid riske võrgustikule.

3. Ohutusasutus võib nõuda katsete teostamist võrgustikus, et kontrollida vastavust lõike 2 punktis c osutatud piiravatele parameetritele, ning määrab sel juhul nende ulatuse ja sisu.

4. Ohutusasutus teeb otsuse taotluse suhtes kooskõlas käesoleva artikliga viivitamata ja hiljemalt neli kuud pärast täieliku tehnilise toimiku esitamist, sealhulgas katsete dokumenteeritud tulemused. Loasertifikaat võib sisaldada kasutustingimusi ja muid piiranguid.

#### 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, raudteefinfrastruktuuri-ettevõtjast, taotlejast ega hankeüksusest.

2. Ohutusasutusele usaldatakse vähemalt järgmised ülesanded:

- a) luba anda eksploatatsiooni struktuurilisi alamsüsteeme, mis moodustavad üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi, kooskõlas direktiivi 96/48/EÜ artikliga 14 ning kontrollida, et neid käitatakse ja hooldatakse vastavalt asjaomastele olulistele nõuetele;
- b) luba anda eksploatatsiooni struktuurilisi alamsüsteeme, mis moodustavad üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi, kooskõlas direktiivi 2001/16/EÜ artikliga 14 ning kontrollida, et neid käitatakse ja hooldatakse vastavalt asjaomastele olulistele nõuetele;
- 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;
- 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 raudteefinfrastruktuuri-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;

g) veeremi nõuetekohase registreerimise ning direktiivide 96/48/EÜ ja 2001/16/EÜ artikli 14 alusel moodustatud siseriiklikus registris hoitava ohutusega seotud teabe korrektsuse ja ajakohasuse järelevalve.

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 teabenõuete 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 kontrolli 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 ohutusasutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

4. Ohutusasutused vahetavad aktiivselt vaateid ja kogemusi oma otsustamiskriteeriumide 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 ohutusasutusi nendes ülesannetes.

#### Artikkel 18

### Aastaaruanne

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

- raudtee ohutuse areng, sealhulgas I lisas sätestatud koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste kokkukoondamine liikmesriikide tasandil;
- olulised muutused raudtee ohutust käsitlevates õigusaktides ja määrustes;
- ohutussertifitseerimise ja ohutuslubade areng;
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate järelevalve tulemused ja sellega seotud kogemus.

#### 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 üleeuroopaliste 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:

- õnnetus- või vahejuhtumi tõsidus;
- kas see on osa õnnetus- või vahejuhtumite seeriast, mis on asjakohased süsteemile kui tervikule;
- selle mõju raudtee ohutusele ühenduse tasandil

ja

- d) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudtee-ettevõtjate, ohutuasutuse või liikmesriikide taotlused.

Artikkel 21

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

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 juurdluste eest vastutavate asutustega antakse uurijatele võimalikult kiiresti õigus:

- a) juurdepääsuks õnnetus- või vahejuhtumi sündmuskohale ning asjaomasele 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 tunnustajaid;
- g) juurdepääs asjaga seotud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, raudtee-ettevõtja ja ohutuasutuse asjakohasele teabele või andmikele.

3. Uurimine viiakse läbi mis tahes kohtulikust juurdlustest sõltumatult.

### 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 ohutuasutusest 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.

3. Liikmesriigid näevad ette, et raudtee-ettevõtjad, raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad ja vajadusel ohutuasutus 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.

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 raudteeveoteenus-tele 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 aruandestruktuuri. 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.

2. Soovitused adresseeritakse ohutusasutusele ja teistele liikmesriigi või liikmesriikide organitele või asutustele, kui seda eeldab soovitus 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 soovitus on adresseeritud, annavad uurimisorganile aru soovitusel tagajärjel võetud või kavandatavatest meetmetest vähemalt kord aastas.

## VI PEATÜKK

### RAKENDAMISPÄDEVUS

## Artikkel 26

### Lisade kohandamine

Käesolevat direktiivi kohandatakse teaduse ja tehnika arenguga artikli 27 lõikes 2 osutatud korras.

## 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.

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

4. Komitee võtab vastu oma töökorra.

## Artikkel 28

**Rakendusmeetmed**

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

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

## VII PEATÜKK

**ÜLD- JA LÕPPSÄTTED**

## Artikkel 29

**Direktiivi 95/18/EÜ muudatused**

Direktiivi 95/18/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 8

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

2. Lisa II jagu tunnistatakse kehtetuks.

## Artikkel 30

**Direktiivi 2001/14/EÜ muudatus**

Direktiivi 2001/14/EÜ muudetakse järgmiselt.

1. Pealkiri asendatakse järgmisega:

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

2. Artikli 30 lõike 2 punkt f asendatakse järgmisega:

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

(\*) EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25.

(\*\*) ELT L 164, 30.4.2004, lk 164.”

3. Artikkel 32 tunnistatakse kehtetuks.

4. Artikli 34 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

## Artikkel 31

**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.

*Artikkel 34***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

*Artikkel 35***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 29. aprill 2004

*Euroopa Parlamendi nimel*

*eesistuja*

P. COX

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*

M. McDOWELL



## I LISA

## ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD

Ohutusasutustel tuleb aru anda järgmiste ühiste ohutusnäitajate kohta:

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.

Rubriigi 1 all järgnevalt toodud õnnetusjuhtumitega seotud näitajate puhul kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrust (EÜ) nr 91/2003 raudteeveo statistika kohta, <sup>(1)</sup> kui võrd teave on kättesaadav.

(1) *Õnnetusjuhtumitega seotud näitajad*

1. *Õnnetusjuhtumite koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes järgmiste õnnetusjuhtumiliikide kaupa:*

- rongide kokkupõrked, sealhulgas kokkupõrked takistustega vabas liikumisruumis,
- rongide rööbastelt mahasõidud,
- raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, sealhulgas jalakäijatega,
- liikuva veeremi poolt isikutele põhjustatud õnnetusjuhtumid, välja arvatud enesetapud
- enesetapud,
- veeremipõlengud,
- muud.

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

2. *Tõsiselt vigastatute ja hukkunute koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes õnnetusjuhtumiliikide ja järgmiste kategooriate kaupa:*

- reisijad (sealhulgas reisijakilomeetrite koguarvu suhtes),
- töötajad, sealhulgas töövõtjate personal,
- raudteeületuskoha kasutajad,
- raudteerajatiste territooriumil loata viibivad isikud,
- muud.

(2) *Vahejuhtumite ja ohuolukordadega seotud näitajad*

1. *Purunenud rööbaste, rööbaste deformatsiooni ja valemärguannetest tingitud tõrgete koguarv ja arv rongkilomeetrite suhtes.*

<sup>(1)</sup> ELT L 14, 21.1.2003, lk 1.

2. Edastatud ohusignaalide koguarv ja suhtarv rongkilomeetrite suhtes.
3. Eksploatatsioonis oleva veeremi purunenud rataste ja telgede koguarv ja arv rongkilomeetrite suhtes.

(3) *Õnnetusjuhtumite tagajärgedega seotud näitajad*

1. Kõikide õnnetusjuhtumite kogumaksumus eurodes ja maksumus rongkilomeetrite suhtes, arvutades võimalusel ka järgmised maksumused:
  - surmajuhtumid ja vigastused,
  - kompensatsioonid reisijate, töötajate ja kolmandate poolte vara hävimise või kahju eest, sealhulgas keskkonnale tekitatud kahju,
  - kahjustatud veeremi ja raudteeseadeldiste asendamine või remont,
  - hiline mised, häired ja liikluse ümbersuunamised, sealhulgas täiendavad kulud tööjõule ja saamatajäänud tulu.Eelnevalt toodud kuludest arvestatakse maha kolmandatelt pooltelt, näiteks raudteeületuskoha õnnetustega seotud mootorsõiduki omanikelt sissenõutud või hinnanguliselt sissenõutav kompensatsioon. Raudtee-ettevõtjate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kindlustuspoliiside eest saadavat hüvitist ei arvestata maha.
2. Õnnetusjuhtumite tagajärjel kaotatud töötajate ja töövõtjate töötundide koguarv ja arv kogu tööaja suhtes.

(4) *Infrastruktuuri tehnilise ohutuse ja selle rakendamisega seotud näitajad*

1. Automaatblokeerimissüsteemiga (Automatic Train Protection — ATP) varustatud teede protsendimäär, töötavaid ATP süsteeme kasutavate rongkilomeetrite protsendimäär.
2. Raudteeületuskohtade arv (kokku ja liinikilomeetri kohta). Automaat- või manuaalturvaseadmetega varustatud raudteeületuskohtade protsendimäär.

(5) *Ohutusjuhtimisega seotud näitajad*

Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate siseauditid vastavalt ohutuse juhtimissüsteemi dokumentides sätestatule. Läbiviidud auditite arv kokku ja nõutud (ja/või kavandatud) auditite suhtes.

(6) *Mõisted*

Aruandvad asutused võivad käesoleva lisaga kooskõlas andmete esitamisel kasutada kulude arvutamise meetodite ja näitajate suhtes siseriiklikult kohaldatavaid mõisteid. Kasutatavaid mõisteid ja arvutusmeetodeid selgitatakse artiklis 18 kirjeldatud aastaaruande lisas.

*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;
3. uue ja oluliselt muudetud, koostalitlusvõime tehnilise kirjeldusega veel hõlmamata veeremi eksploatatsiooni lubamisele ja hooldamisele esitatavaid nõudeid käsitlevad eeskirjad. Teade peab hõlmama eeskirju veeremi vahetamise kohta raudtee-ettevõtjate vahel, registreerimissüsteemide ja testimismenetlustele esitatavate nõuete kohta;
4. koostalitlusvõime tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata raudteevõrgustiku ühised käituseeskirjad, sealhulgas signaalisatsiooni- ja liikluskorraldussüsteemiga seotud eeskirjad;
5. eeskirjad, millega sätestatakse nõuded täiendavatele sisekorraeskirjadele, 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 siseriiklike ohutuseeskirjades
  - või
  - muudes asjakohastes eeskirjades
  - või
  - pädeva asutuse otsustesning standarditele vastavuse tagamise menetlustes ja muudes korralduslikes tingimustes seadmete ja tegevuste kogu eluea vältel;
- d) riskihindamise ja riskijuhtimismeetmete rakendamise menetlused ja meetodid, kui tegevustingimuste muutumisest või uutest materjalidest tuleneb uusi riske infrastruktuurile või tegevusele;
- e) personali- ja süsteemikoolitusprogrammide pakkumine, et tagada personali püsiv kompetentsus ja ülesannete vastav täitmine;
- f) organisatsiooni ja vajadusel sama infrastruktuuri käitavate organisatsioonide vastastikku piisava teabega varustamise kord;
- g) ohutusteabe dokumenteerimise menetlused ja vormid ning elutähtsa ohutusteabe konfiguratsiooni kontrollimise menetluse määramine;
- h) menetlused õnnetus- ja vahejuhtumitest, ohuolukordadest ja muudest ohtlikest juhtumitest teatamise, uurimise ja analüüsi tagamiseks ning vajalike preventiivmeetmete rakendamiseks;
- i) hädaolukorra tegevus- ja häire- ning teavituskavad, mis on kooskõlastatud asjakohaste avalike riigiasutustega;
- j) ohutuse juhtimissüsteemi korduvate siseauditite sätted.

## IV LISA

**DEKLARATSIOONID OHUTUSSERTIFIKAADI VÕRGUSTIKKU KÄSITLEVA OSA KOHTA**

Järgmised dokumendid tuleb esitada ohutusasutusele ohutussertifikaadi võrgustikku käsitleva osa väljaandmiseks:

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

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

—

## V LISA

## ÕNNETUS- JA VAHEJUHTUMITE UURIMISARUANDE PÕHISISU

(1) *Kokkuvõte*

Kokkuvõte sisaldab juhtumi, toimumisaja ning -koha ja tagajärgede lühikirjeldust. Selles tuuakse ära nii otsesed põhjused kui ka kaasaaitavad tegurid ning aluseks olevad põhjused, mille uurimine on kindlaks teinud. Esitatakse peamised 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. Hukkumised, vigastused ja varaline kahju:

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

## 4. Välised asjaolud:

- ilmastikutingimused ja geograafilised viited.

(3) *Uurimiste ja küsitluste andmed*

## 1. Kokkuvõtte ülestunnistustest (kohaldatakse inimese identiteedi kaitset):

- raudteepersonal, sealhulgas töövõtjad,
- teised tunnistajad.

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

(4) *Analüüs ja järeldused*

1. Sündmusteahela lõppkirjeldus:
  - järeldused juhtumi kohta 3. rubriigis määratletud faktide alusel.
2. Arutelu:
  - 3. rubriigis määratletud faktide analüüs eesmärgiga teha järeldused juhtumi põhjuste ja hädaabiteenistuste tulemuslikkuse suhtes.

## 3. 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

---