

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2016/798,****11. mai 2016,****raudteeohutuse kohta****(uuesti sõnastatud)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust <sup>(2)</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt <sup>(3)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ <sup>(4)</sup> on oluliselt muudetud. Kuna on vaja teha täiendavaid muudatusi, tuleks see selguse huvides uuesti sõnastada.
- (2) Direktiiviga 2004/49/EÜ loodi ühine raudteeohutuse õigusraamistik nii, et ühtlustati ohutuseeskirjade sisu, raudteeveo-ettevõtjatele ohutustunnistuste väljastamist, riiklike ohutusasutuste ülesandeid ja rolli ning õnnetusjuhtumite uurimist. Selleks et jätkata ühtse Euroopa raudteeipiirkonna edasisele arendamisele suunatud jõupingutusi, on direktiiv 2004/49/EÜ vaja põhjalikult läbi vaadata.
- (3) Metroode, trammide ja muude kergraudteesüsteemide suhtes kehtivad paljudes liikmesriikides kohalikud tehnilised nõuded ning need süsteemid on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 <sup>(5)</sup> kohaldamisalast välja jäetud. Käesoleva direktiivi ja direktiivi (EL) 2016/797 rakendamise hõlbustamiseks peaks neil direktiividel olema ühesugune kohaldamisala. Seetõttu tuleks kõnealused kohalikud süsteemid käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta.
- (4) Kuivõrd mõne käesolevas direktiivis osutatud mõiste kohaldamine metroode ja muude kohalike süsteemide suhtes võib osutada kasulikuks, tuleks liikmesriikidel lubada otsustada kohaldada kõnealuste süsteemide suhtes käesoleva direktiivi teatavaid sätteid, mida nad peavad asjakohaseks, ilma et see piiraks käesoleva direktiivi kohaldamisala. Sellistel juhtudel peaks liikmesriikidel olema lubatud mitte kohaldada teatavaid kohustusi, nagu siseriiklikest eeskirjadest teavitamine ja aruandlus.
- (5) Liidu raudteesüsteemi ohutustase on üldiselt kõrge, eriti maanteetranspordiga võrreldes. Raudteeohutuse tase tuleks üldiselt säilitada ja seda tuleks pidevalt tõsta, kui see on teostatav, võttes arvesse teaduse ja tehnika arengut ning liidu ja rahvusvahelise õiguse arengut. Esmatähtsaks tuleks pidada õnnetuste ennetamist. Samuti tuleks arvesse võtta inimtegurite mõju.

<sup>(1)</sup> ELT C 327, 12.11.2013, lk 122.

<sup>(2)</sup> ELT C 356, 5.12.2013, lk 92.

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 26. veebruari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 10. detsembri 2015. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 57, 12.2.2016, lk 64). Euroopa Parlamendi 28. aprilli 2016. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudteeveo-ettevõtjate litsentseerimise kohta, ning direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

<sup>(5)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 44).

- (6) Juhul kui liikmesriik kehtestab kõrgema ohutustaseme, peaks ta tagama, et vastuvõetud eeskiri ei takista koostalitlust ega põhjusta diskrimineerimist.
- (7) Liidu raudteesüsteemi peamised osalised, taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad peaksid kandma täit vastutust süsteemi ohutuse eest, igal üks oma osas. Kui see on asjakohane, peaksid nad tegema koostööd riskikontrollimeetmete rakendamisel.
- (8) Ilma et see piiraks raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vastutust raudteeohutuse arendamise ja parandamise eest, ei tuleks välistada teiste osaliste, nagu hoolduse eest vastutavate üksuste, tootjate, vedajate, saatjate, kaubasaajate, täitjate, tühjadajate, laadijate, mahalaadijate, hoolduse tarnijate, valdajate, teenuseosutajate ning tellijate vastutust oma toodete, teenuste ja protsesside eest. Iga liidu raudteesüsteemi osaline peaks vastutama selle eest, et teistele osalistele edastatakse terviklik ja tõene asjakohane teave, mis võimaldab kontrollida, kas veeremiüksused on töökorras. Eelkõige hõlmab see teavet konkreetse veeremiüksuse seisundi ja varasema hoolduse kohta, hooldusraamatuid, laadimistoimingute jälgitavust ja saatelehti.
- (9) Iga raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja ja hoolduse eest vastutav üksus peaks tagama, et tema töövõtjad ja muud osalised rakendavad riskikontrollimeetmeid. Selleks peaks iga raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja ja hoolduse eest vastutav üksus kohaldama ühiste ohutusmeetoditega ette nähtud jälgimismeetodeid. Nende töövõtjad peaksid rakendama seda menetlust lepinguliste kokkulepete kaudu. Kuna sellised kokkulepped on raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemi oluline osa, peaksid raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad kõnealused kokkulepped avalikustama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/796<sup>(1)</sup> asutatud Euroopa Liidu Raudteeameti („amet“) või riikliku ohutusasutuse taotlusel järelevalvetegevuse kontekstis.
- (10) Liikmesriigid peaksid edendama vastastikuse usalduse, usaldusvääruse ja õppimise kultuuri, kus raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate töötajaid julgustatakse panustama ohutuse arendamisse, tagades samal ajal nende konfidentsiaalsuse.
- (11) Järk-järgult on kehtestatud ühised ohutuseesmärgid ja ühised ohutusmeetodid, et tagada kõrge ohutustase ning seda tõsta, kui see on vajalik ja mõistlikult teostatav. Need peaksid olema ohutuse ja käitajate tulemuslikkuse hindamise vahendid nii liidu tasandil kui ka liikmesriikides. On kehtestatud ühised ohutusnäitajad, et hinnata, kas süsteemid vastavad ühistele ohutuseesmärkidele, ning hõlbustada raudteede ohutustaseme jälgimist.
- (12) Järk-järgult toimub siseriiklike eeskirjade (mille aluseks on sageli siseriiklikud tehnilised standardid) asendamine ühistel standarditel põhinevate eeskirjadega, mis on kehtestatud ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetodite ja koostalitluse tehniliste kirjeldustega (KTKd). Selleks et kõrvaldada koostalitluse tõkked, tuleks KTKde kogu liidu raudteesüsteemile laiendamise ja KTKde avatud punktide sulgemisega vähendada siseriiklike eeskirjade, sealhulgas käituseeskirjade hulka. Selleks peaksid liikmesriigid oma siseriiklike eeskirjade süsteemi pidevalt ajakohastama, jätma vananenud eeskirjad kõrvale ning teavitama sellest viivitamata komisjoni ja ametit.
- (13) Siseriiklikud eeskirjad peaksid olema sõnastatud ja avaldatud nii, et iga võimalik siseriikliku võrgustiku kasutaja saaks neist aru. Sellistes eeskirjades viidatakse aga sageli muudele dokumentidele, näiteks riiklikele standarditele, Euroopa standarditele ja rahvusvahelistele standarditele või muudele tehnilistele spetsifikatsioonidele, mis võivad osaliselt või tervikuna olla kaitstud intellektuaalomandiõigustega. Seetõttu on asjakohane, et avaldamiskohustust ei kohaldata igale dokumendile, millele siseriiklikes eeskirjades otseselt või kaudselt viidatakse.
- (14) Siseriiklikud eeskirjad hõlmavad sageli nõudeid, mis on asjakohased osalt koostalitluse ja osalt ohutuse eesmärkidel. Kuna ohutus on direktiivi (EL) 2016/797 oluline nõue, võib siseriiklik eeskiri olla asjakohane direktiivi (EL) 2016/797 ja käesoleva direktiivi puhul. Seega tuleks loobuda vastavalt direktiivis 2004/49/EÜ ning

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, milles käsitletakse Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 1).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/57/EÜ<sup>(1)</sup> määratletud mõistete „siseriiklikud ohutuseeskirjad“ ja „siseriiklikud tehnilised eeskirjad“ eristamisest ning asendada need mõistega „siseriiklikud eeskirjad“, millest tuleb teavitada kas direktiivi (EL) 2016/797, käesoleva direktiivi või nende mõlema alusel. Siseriiklikest eeskirjadest tuleb teavitada direktiivi (EL) 2016/797 alusel eelkõige juhul, kui need on seotud struktuursete allsüsteemide turule laskmisega või kasutusele võtmisega. Nimetatud eeskirjadest tuleks teavitada käesoleva direktiivi alusel, kui need on seotud liidu raudteesüsteemi toimimisega või käesoleva direktiivi konkreetsete valdkondadega, sealhulgas osaliste roll, ohutustunnistused, ohutusload ja õnnetusjuhtumite uurimine.

- (15) Pidades silmas astmelist lähenemisviisi, mille eesmärk on kõrvaldada liidu raudteesüsteemi koostalitluse tõkked ja seega vähendada KTKde vastuvõtmiseks kuluvat aega, tuleks võtta meetmeid, et liikmesriigid ei võtaks vastu uusi siseriiklike eeskirju ega alustaks projekte, mis muudaksid praeguse süsteemi veelgi keerukamaks, välja arvatud käesoleva direktiiviga ette nähtud erijuhtudel. Ohutusjuhtimise süsteem on tunnustatud vahend riskide kontrollimiseks, kusjuures taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad vastutavad selle eest, et õnnetusjuhtumite kordumise ärahoidmiseks võetakse kohe parandusmeetmeid. Liikmesriigid peaksid hoiduma uute siseriiklike eeskirjade kehtestamisest kohe pärast õnnetusjuhtumi toimumist, välja arvatud juhul, kui sellised uued eeskirjad on vajalikud kiireloomulise ennetava meetmena.
- (16) Rongijuhtimis- ja signaalimissüsteemid on raudteeohutuse tagamiseks kriitilise tähtsusega. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt liidu raudteeõrgustikus aitab ohutustaset olulisel määral tõsta.
- (17) Oma ülesannete ja kohustuste täitmisel peaksid taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad rakendama ohutusjuhtimise süsteemi, mis vastab liidu nõuetele ja sisaldab ühiseid elemente. Ohutust ja ohutusjuhtimise süsteemi rakendamist käsitlev teave tuleks esitada ametile ja asjaomase liikmesriigi riiklikule ohutusasutusele.
- (18) Ohutusjuhtimise süsteem peaks oma protsesside abil tagama, et inimese võimekust ja piiratust ning mõju inimese tegutsemisvõimele käsitletakse inimteguritealaste teadmiste kohaldamise kaudu ja tunnustatud meetodeid kasutades.
- (19) Raudtee-kaubaveoteenused peaksid hõlmama ka ohtlike kaupade vedu. Siiski tuleks omavahel eristada käesoleva direktiivi eesmärki, milleks on säilitada liidu raudteesüsteemi ohutus ja seda võimaluse korral suurendada, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ<sup>(2)</sup> eesmärki, milleks on peamiselt reguleerida ainete liigitust ja nende mahutite liigitust, sealhulgas mahutite ohutut laadimist, mahalaadimist ja kasutamist olemasolevas raudteesüsteemis. Seetõttu tuleks raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemis võtta nõuetekohaselt arvesse ohtlike kaupade mahutite veost tulenevaid võimalikke täiendavaid riske, ilma et see piiraks direktiivi 2008/68/EÜ kohaldamist.
- (20) Kõik raudteeveo-ettevõtjad peaksid täitma samu ohutusnõudeid, et tagada raudteeohutuse kõrge tase ja neile kõigile võrdsed tingimused. Raudteeveo-ettevõtjal peaks raudteetaristule juurdepääsu saamiseks olema ohutustunnistus. Ohutustunnistusega tuleks tõendada, et raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud ohutusjuhtimise süsteemi ja et ta on suuteline täitma asjakohase tegevuspiirkonna asjakohaseid ohutusstandardeid ja -eeskirju. Kui amet annab välja ühtse ohutustunnistuse raudteeveo-ettevõtjatele, kelle tegevuspiirkond asub ühes või mitmes liikmesriigis, siis peaks amet ainsana hindama, kas raudteeveo-ettevõtja on korrektselt kehtestanud oma ohutusjuhtimise süsteemi. Asjakohastes riiklikes eeskirjades sätestatud nõuete hindamiseks tuleks kaasata kavandatud tegevuspiirkonna asjaomased riiklikud ohutusasutused.
- (21) On kehtestatud direktiivil 2004/49/EÜ põhinevad jälgimise, vastavushindamise, järelevalve ning riskihindamise ühtlustatud meetodid, mida tuleb kohaldada liidu raudteesüsteemi osaliste ja riiklike ohutusasutuste suhtes. Kõnealune õigusraamistik on piisavalt küps, et minna järk-järgult üle ühtsele ohutustunnistusele, mis kehtiks asjaomase raudteeveo-ettevõtja tegevuspiirkonnas.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

- (22) Selleks et muuta raudteeveo-ettevõtjatele ühtse ohutustunnistuste väljaandmise kord tõhusamaks ja sidusamaks, on vaja anda ametile keskne roll selliste tunnistuste väljaandmisel. Kui taotleja tegevus piirub ühe liikmesriigiga, peaks tal olema võimalik valida, kas esitada ühtse ohutustunnistuse taotlus määruses (EL) 2016/796 osutatud ühtse kontaktpunkti kaudu asjaomase liikmesriigi riiklikule ohutusasutusele või ametile. Taotleja tehtud valik peaks olema siduv, kuni taotlust läbi vaadatakse või see tagasi võetakse. Selline uus kord peaks aitama muuta liidu raudteesüsteemi tulemuslikumaks ja vähendada raudteeveo-ettevõtjate halduskoormust.
- (23) Amet ja riiklikud ohutusasutused peaksid vajaduse korral tegema ühtsete ohutustunnistuste väljaandmisel omavahel koostööd ja jagama pädevust. Tuleks kehtestada selged sätted menetluskorra ja vaidluste lahendamise kohta olukordades, kus ametil ja riiklikel ohutusasutustel on lahkarvamusi ohutustunnistuste väljaandmisega seotud hinnangute kohta.
- (24) Ohutustunnistuste väljaandmisega seotud ülesannete ümberjaotamine riiklike ohutusasutuste ja ameti vahel peaks toimuma tõhusalt. Sel eesmärgil tuleks ameti ja riiklike ohutusasutuste vahel sõlmida koostöölepingud.
- (25) Eelkõige tuleb koostöölepingutes arvesse võtta teatavate liikmesriikide geograafilist ja ajaloolist eripära, tagades samal ajal siseturu tõrgeteta toimimise. Kui tegevus piirub võrgustikega, mis ajaloolistel või geograafilistel põhjustel nõuavad eriteadmisi, ja kui sellised võrgustikud on liidu ülejäänud raudteedesüsteemist isoleeritud, peaks taotlejal olema võimalus teostada vajalikud formaalsused kohapeal, asjaomaste riiklike ohutusasutustega suhtlemise teel. Selleks peaks ameti ja asjaomaste riiklike ohutusasutuste vahel sõlmitavates koostöölepingutes halduskoormuse ja kulude vähendamise eesmärgil olema võimalik ette näha asjakohane ülesannete jaotus, ilma et see piiraks ameti lõppvastutust ühtse ohutustunnistuse väljaandmise eest.
- (26) Balti riikides (Eesti, Läti ja Leedu) asuvatel raudteevõrgustikel on rööpmelaius 1 520 mm, mis on sama nagu kolmandates naaberriikides, kuid erinev liidusisesest peamisest raudteevõrgustikust. Need Baltimaade võrgustikud on pärinud ühised tehnilised ja käitamishõuded, mis tagavad *de facto* nendevahelise koostalitluse, ja sellega seoses võiks ühes nimetatud liikmesriigis välja antud ohutustunnistus laieneda ka ülejäänud võrgustikele. Et hõlbustada tõhusat ja proportsionaalset ressursside jaotamist ohutustunnistuste andmiseks ning vähendada sellistel juhtudel taotleja jaoks finants- ja halduskoormust, peaksid ameti ja asjaomaste riiklike ohutusasutuste vahelised konkreetsed koostöökokkulepped sisaldama vajaduse korral võimalust delegerida ülesandeid neile riiklikele ohutusasutustele.
- (27) Käesolev direktiiv ei tohiks kaasa tuua ohutustaseme vähendamist ja kulude kasvu liidu raudteesektoris. Selleks peaksid amet ja riiklikud ohutusasutused olema täielikult vastutavad nende poolt antavate ühtsete ohutustunnistuste eest, võttes endale eelkõige lepingulise ja lepinguvälise vastutuse. Ametit või selle töötajaid puudutava kohtuliku uurimise korral peaks amet tegema täiel määral koostööd asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide pädevate asutustega.
- (28) Tuleks selgelt eristada ühelt poolt ameti ja riiklike ohutusasutuste vahetut vastutust ohutuse eest, mis tuleneb ohutustunnistuste ja ohutuslubade väljaandmisest, ning teiselt poolt riiklike ohutusasutuste ülesannet siseriikliku õigusraamistiku tagamisel ja kõigi asjaosaliste tegevuse pideval järelevalvel. Iga riiklik ohutusasutus peaks teostama järelevalvet selle üle, et raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja täidaks jätkuvalt õiguslikku kohustust kehtestada ohutusjuhtimise süsteem. Niisuguse täitmise kohta tõendite saamiseks võib olla vaja asjaomast raudteeveo-ettevõtjat või taristuettevõtjat mitte üksnes kohapeal kontrollida, vaid riiklik ohutusasutus peab täitma ka järelevalveülesandeid, et hinnata, kas raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja jätkavad pärast ohutustunnistuse või ohutusloa saamist oma ohutusjuhtimise süsteemi nõuetekohast kohaldamist. Riiklikud ohutusasutused peaksid koordineerima oma järelevalvealast tegevust seoses teises liikmesriigis asutatud raudteeveo-ettevõtjatega ning jagama sellekohast teavet omavahel ja vajaduse korral ametiga. Amet peaks abistama riiklikke ohutusasutusi koostöö korraldamisel. Sellega seoses peaksid amet ja riiklikud ohutusasutused kehtestama vajaliku korra, et hõlbustada nendevahelist teabevahetust.

- (29) Amet ja riiklikud ohutusasutused peaksid tegema tihedat koostööd selliste juhtumite puhul, kui riiklik ohutusasutus leiab, et ameti poolt välja antud ühtse ohutustunnistuse omanik ei täida enam tunnistuse andmise tingimusi. Sellisel juhul peaks riiklik ohutusasutus paluma ametilt sellise ohutustunnistuse piiramist või selle tühistamist. Ameti ja riikliku ohutusasutuse eri arvamuse puhuks tuleks kehtestada vahekohtumenetlus. Kui riiklik ohutusasutus tuvastab järelevalve teostamise käigus tõsise ohutusriski, peaks ta teatama sellest ametile ja teistele raudteeveo-ettevõtja tegevuspiirkonna asjaomastele riiklikele ohutusasutustele. Asjaomastel riiklikel ohutusasutustel peaks olema võimalik kohaldada ajutisi kaitsemeetmeid, sealhulgas viivitamata piirata või peatada asjaomane tegevus. Käesolevas kontekstis käsitatakse tõsise ohutusriskina õiguslike kohustuste või ohutusnõuete tõsist eiramist, mis võib otseselt või kaudselt (järgneva sündmusteahela tõttu) põhjustada õnnetusjuhtumi või raske õnnetusjuhtumi.
- (30) Ametil peaks olema võimalik kehtestada vahend, mis lihtsustab teabevahetust asjaomaste osaliste vahel, kes teevad kindlaks ohutusriski või keda teavitatakse ohutusriskist, mis on seotud tehniliste seadmete defektide ja projekteerimisvigade või talitlushäiretega.
- (31) Ühtne ohutustunnistus tuleks välja anda selliste tõendite alusel, mis näitavad, et raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud oma ohutusjuhtimise süsteemi.
- (32) Taristuettevõtjatel peaks olema peamine vastutus oma raudteevõrgustiku ohutu projekteerimise, hooldamise ja käitamise eest. Taristuettevõtjad peaks saama riiklikult ohutusasutuselt ohutusloa nende ohutusjuhtimise süsteemi ja muude ohutusnõuete järgimise kohta.
- (33) Rongipersonali sertifitseerimine võib tekitada raskusi uutele turulesisenejatele. Liikmesriigid peaksid tagama, et asjaomases võrgustikus tegutseda kavatsevatel raudteeveo-ettevõtjatel on juurdepääs siseriiklike nõuete täitmiseks vajalikele koolitus- ja sertifitseerimisvõimalustele.
- (34) Hoolduse eest vastutavat üksust tuleks sertifitseerida kaubavagunite puhul. Kui hoolduse eest vastutav üksus on taristuettevõtja, peaks kõnealune sertifitseerimine olema hõlmatud ohutusloa menetlusega. Sellisele üksusele välja antud luba peaks tagama, et käesoleva direktiivi kohased hooldusnõuded on täidetud üksuse vastutuse all oleva mis tahes kaubavaguni puhul. Kõnealune luba peaks kehtima kogu liidu territooriumil ja selle peaks välja andma asutus, mis on suuteline kontrollima asjaomase üksuse loodud hooldussüsteemi. Kuna kaubavaguneid kasutatakse tihti rahvusvahelises liikluses ja kuna hoolduse eest vastutav üksus võib soovida kasutada rohkem kui ühes liikmesriigis asuvaid töökodasid, peaks sertifitseerimisasutus olema suuteline tegema kontrollid kogu liidus. Amet peaks hindama kaubavagunite puhul hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimissüsteemi ja, kui see on asjakohane, soovitada kõnealuse süsteemi laiendamist kõigile raudtee veeremiüksustele.
- (35) Riiklikud ohutusasutused peaksid olema töökorralduse, õigusliku struktuuri ja otsuste tegemise poolest täiesti sõltumatud kõigist raudteeveo-ettevõtjatest, taristuettevõtjatest, taotlejatest, tellijatest või avaliku teenuse osutamise hankelepingu sõlmijatest. Nad peaksid oma ülesandeid täitma avatud ja mittediskrimineerival viisil ning tegema ametiga koostööd ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks ning otsustamiskriteeriumide kooskõlastamiseks. Vajaduse korral peaks liikmesriigid saama otsustada, et nende riiklik ohutusasutus kuulub transpordiküsimuste eest vastutava riikliku ministeeriumi alla, tingimusel et tagatud on riikliku ohutusasutuse sõltumatus. Riiklikel ohutusasutustel peaks oma ülesannete täitmiseks olema vajalik sisemine ja väline organisatsiooniline suutlikkus inim- ja materiaalsete ressursside kujul.
- (36) Riiklikud ohutusjuurdlusasutused on ohutusjuurdluse protsessi keskmes. Nende töö on õnnetusjuhtumi või intsidendi põhjuste väljaselgitamisel otsustava tähtsusega. Seetõttu on oluline, et nende käsutuses oleksid tõhusa ja tulemusliku uurimise läbiviimiseks vajalikud rahalised ja inimressursid. Ohutusjuurdlusasutused peaksid tegema koostööd teabe ja parimate tavade vahetamiseks. Nad peaksid oma uurimise tõhususe jälgimiseks looma vastastikuste eksperdi hinnangute programmi. Vastastikuste eksperdi hinnangute aruanded tuleks esitada ametile, et võimaldada viimasel jälgida kõike liidu raudteesüsteemi ohutusega seonduvat.

- (37) Rasked õnnetusjuhtumid raudteel on harvad. Need võivad aga olla katastroofiliste tagajärgedega ja tekitada avalikkuses muret liidu raudteesüsteemi ohutustaseme pärast. Kõiki selliseid õnnetusjuhtumeid tuleks seepärast uurida ohutuse vaatenurgast, et vältida nende kordumist, ning uurimistulemused tuleks teha avalikkusele kättesaadavaks. Samuti tuleks ohutuse seisukohast uurida varasemaid õnnetusjuhtumeid või intsidente, kui neil on käsitletava raske õnnetusjuhtumiga olulisi sarnaseid jooni.
- (38) Uurimine peaks toimuma igast sama intsidendi kohtulikust uurimisest eraldi ning selle teostajatele tuleks tagada juurdepääs tõenditele ja tunnistajatele. Seda peaks teostama alaline asutus, mis on kõikidest liidu raudteesüsteemi osalejatest sõltumatu. See asutus peaks toimima nii, et huvide konflikt ja võimalik seotus uuritavate juhtumite põhjustega oleks välistatud. Eelkõige ei tohiks see mõjutada kõnealuse asutuse talitluslikku sõltumatust, kui asutus on organisatsioonilistel ja õigusstruktuuriga seotud põhjustel tihedalt seotud siseriikliku ohutusasutuse, ameti või raudteid reguleeriva asutusega. Selle ohutusjuurdlused tuleks teostada nii avatult kui võimalik. Iga juhtumi puhul peaks ohutusjuurdlusasutus moodustama asjakohase ohutusjuurdluskomisjoni, millel on vajalikud eriteadmised otseste ja kaudsete põhjuste leidmiseks.
- (39) Raskele õnnetusjuhtumile järgnev ohutusjuurdlus tuleks teostada selliselt, et kõikidele pooltele antakse võimalus olla ära kuulatud ja neid teavitatakse ohutusjuurdluse tulemustest. Eelkõige peaks ohutusjuurdlusasutus ohutusjuurdluse ajal ohutusjuurdluse käiguga kursis hoidma neid pooli, kes tema arvates kannavad seonduvat vastutust ohutuse eest, ja võtma arvesse nende seisukohti ja arvamusi. See võimaldab ohutusjuurdlusasutusel saada kogu asjakohast lisateavet ja olla teadlik erinevatest arvamustest oma töö kohta, nii et ta saab ohutusjuurdluse lõpule viia kõige asjakohasemal viisil. Selline konsulteerimine ei peaks mingil juhul olema süü või vastutuse osadeks jagamine, vaid faktiliste tõendite kogumine ja kogemuste omandamine ohutuse parandamiseks tulevikus. Ohutusjuurdlusasutusel peaks siiski olema vabadus valida teavet, mida ta kavatseb selliste pooltega jagada, et vältida mis tahes tarbetut surveavaldamist, välja arvatud juhul, kui see on vajalik kohtumenetluse läbiviijatele. Ohutusjuurdlusasutus peaks arvesse võtma ka ohvrite ja nende sugulaste mõistlikku vajadust saada teavet.
- (40) Ohutusjuurdlusasutuste tegevuse tõhustamiseks ja nende ülesannete täitmise hõlbustamiseks peaks ohutusjuurdlusasutustel olema õigeaegne juurdepääs õnnetuskohale, vajaduse korral koostöös asjaomase kohtuliku uurimise eest vastutava asutusega. Ohutusjuurdlusaruanded koos järelduste ja soovitusetega annavad olulist teavet raudteehutuse edasiseks suurendamiseks ja need tuleks liidu tasandil avalikult kättesaadavaks teha. Ohutuslaseid soovitusi tuleks täita ja võetud meetmetest ohutusjuurdlusasutusele aru anda.
- (41) Juhul kui õnnetusjuhtumi või intsidendi otsene põhjus tundub olevat seotud inimtegevusega, tuleks tähelepanu pöörata nii konkreetsetele asjaoludele kui ka sellele, kuidas töötajad teostavad rutiinseid tegevusi tavapärase toimimise korral, sealhulgas masina ja inimese vaheline liides, menetluste sobivus, konfliktid eesmärgid, töökoormus ning muud asjaolud, mis võivad mõjutada füüsilise seisundi, tööstressi, väsimuse või psühholoogilise sobivuse ilmnemist.
- (42) Jõupingutusi tuleks teha selleks, et kogu liidus oleks tagatud kõrgetasemeline kooolitus ja kvalifikatsioon.
- (43) Käesoleva direktiivi teatavate mitteoluliste osade täiendamiseks ja muutmiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte ühiste ohutusmeetodite ja ohutuseesmärkide kohta ning nende muutmise kohta. Eriti oluline on, et komisjon viib ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (44) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses järgmisega: ametile antud volitused ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkide kavandite koostamiseks, nende muutmiseks ja komisjonile asjakohaste soovitusete esitamiseks; ohutustunnistusega seotud praktiline kord; üksikasjalikud sätted, millega tehakse kindlaks, milliseid III lisas sätestatud nõudeid kohaldatakse hooldamisele hooldustöökodades, sealhulgas üksikasjalikud sätted, et tagada hooldustöökodade ühtne sertifit

seerimine kooskõlas asjaomaste ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkidega; üksikasjalikud sätted, millega tehakse kindlaks, milliseid III lisa sätetestatud nõudeid kohaldatakse muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimiseks selliste veeremiüksuste tehniliste omaduste baasil, sealhulgas üksikasjalikud sätted, et tagada ühtne sertifitseerimistingimuste rakendamine muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste puhul kooskõlas asjaomaste ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkidega ning õnnetusjuhtumi ja intsidendi uurimisaruaude aruandes-truktuuriga. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>(1)</sup>.

- (45) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud siseriiklike sätete rikkumiste eest ja tagama nende eeskirjade rakendamise. Sellised karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (46) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, milleks on liikmesriikide tegevuste koordineerimine ohutuse reguleerimiseks ja järelevalveks ning õnnetusjuhtumite uurimiseks ja ühiste ohutuseesmärkide, ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutusnäitajate ning ühtsete ohutustunnistuste ühiste nõuete kehtestamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (47) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mis kujutavad endast sisulist muudatust võrreldes direktiiviga 2004/49/EÜ. Kohustus võtta üle muutmata sätted tuleneb kõnealusel direktiivist.
- (48) Käesolev direktiiv ei tohiks mõjutada liikmesriikide kohustusi, mis tulenevad direktiivide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaegadest, mis on sätestatud IV lisa B osas,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

*Artikkel 1*

### **Reguleerimise**

Käesoleva direktiiviga nähakse ette sätted, et tagada liidu raudteesüsteemi ohutuse arendamine ja suurendamine ning parem juurdepääs raudteeveoteenuste turule järgmiste meetmetega:

- a) regulatiivse struktuuri ühtlustamine liikmesriikides;
- b) liidu raudteesüsteemi osaliste vahel vastutuse jagamine;
- c) ühiste ohutuseesmärkide ja ühiste ohutusmeetodite väljatöötamine, et järk-järgult kõrvaldada vajadus siseriiklike eeskirjade järele;
- d) ohutustunnistuste ja ohutuslubade väljastamise, uuendamise, muutmise, piiramise või tühistamise aluseks olevate põhimõtete kehtestamine;
- e) riikliku ohutusasutuse ning õnnetusjuhtumite ja intsidentide ohutusjuurdlusasutuse moodustamise nõudmine igas liikmesriigis ning
- f) raudteeohutuse juhtimise, reguleerimise ja järelevalve ühiste põhimõtete kindlaks määramine.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

## Artikkel 2

### Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriikide selliste raudteesüsteemide suhtes, mida võib lahutada allsüsteemideks struktuuri- ja talitusvaldkondade kaupa. See hõlmab terviksüsteemi ohutusnõudeid, sealhulgas taristu ja liiklustegevuse ohutut juhtimist ning raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ning liidu muude raudteesüsteemi osaliste interaktsiooni.
2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata:
  - a) metroodele;
  - b) trammidele ja kergraudtee veeremiüksustele ning taristule, mida kasutavad ainult kõnealused veeremiüksused, või
  - c) võrgustikele, mis on töökorralduslikult liidu muust raudteesüsteemist eraldatud ning mõeldud üksnes kohalike, linna või linnalähiste reisijateveoteenuste osutamiseks, samuti ainult kõnealuseid võrgustikke kasutavatele ettevõtjatele.
3. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendusmeetmete kohaldamisalast välja jätta:
  - a) eraomandis oleva raudteetaristu, sealhulgas manöövrived, mida taristu omanik või käitaja kasutab oma vastavateks kaubavedudeks või ärilise eesmärgita reisijateveoks, ning veeremiüksused, mida kasutatakse üksnes sellises taristus;
  - b) taristu ja veeremiüksused, mida kasutatakse ainult kohalikul, ajaloolisel või turismi eesmärgil;
  - c) kergraudteetaristu, mida suurema kandevõimega raudtee jaoks mõeldud veeremiüksused kasutavad mõnikord kergraudteesüsteemi käitamistingimuste kohaselt, kui see on nimetatud veeremiüksuste jaoks vajalik üksnes ühendatavuse eesmärgil, ning
  - d) veeremiüksused, mida kasutatakse peamiselt kergraudteetaristus, kuid mis on varustatud mõningate raskeveoraudtee jaoks mõeldud komponentidega, mis on vajalikud selleks, et võimaldada läbisõitu üksnes ühendatavuse eesmärgil raskeveoraudtee kitsalt piiratud osal.
4. Ilma et see piiraks lõikes 2 sätestatud kohaldamisala, võivad liikmesriigid asjakohasel juhul otsustada kohaldada käesoleva direktiivi sätteid metroo ja muude kohalike süsteemide suhtes kooskõlas siseriikliku õigusega.

## Artikkel 3

### Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „liidu raudteesüsteem“ – liidu raudteesüsteem, nagu on kindlaks määratud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 1;
- 2) „taristuettevõtja“ – taristuettevõtja, nagu on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL<sup>(1)</sup> artikli 3 punktis 2;
- 3) „raudteeveo-ettevõtja“ – raudteeveo-ettevõtja, nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktis 1 ja mis tahes muu avalik või eraõiguslik ettevõtja, kes tegeleb kauba- ja/või reisijateveo teostamisega raudteel ja kes on kohustatud tagama veojõu; see hõlmab ka üksnes veojõudu tagavaid ettevõtjaid;
- 4) „koostalitluse tehniline kirjeldus“ (KTK) – direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt kehtestatud kirjeldus, mis hõlmab iga allsüsteemi või allsüsteemi osa, et tagada vastavus olulistele nõuetele ja liidu raudteesüsteemi koostalitlus;
- 5) „ühised ohutuseesmärgid“ – minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada süsteemis tervikuna ning, kui see on võimalik, liidu raudteesüsteemi eri osades (näiteks tavaraudteesüsteem, kiirraudteesüsteem, pikad raudteetunnelid või üksnes kaubaveoks kasutatavad liinid);

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).



- 6) „ühised ohutusmeetodid“ – meetodid, millega kirjeldatakse ohutustasemete hindamist ja ohutuseemärkide saavutamist ning muude ohutusnõuete täitmist;
- 7) „riiklik ohutusasutus“ – siseriiklik asutus, kellele on usaldatud raudteeohutusega seotud ülesanded kooskõlas käesoleva direktiiviga, või mis tahes asutus, kellele mitu liikmesriiki on kõnealused ülesanded usaldanud, et tagada ühtne ohutuskord;
- 8) „siseriiklikud eeskirjad“ – kõik liikmesriigis vastu võetud siduvad eeskirjad olenemata nende väljaandjast, mis sisaldavad muid raudteeohutuse või tehnilisi nõudeid kui liidu või rahvusvaheliste eeskirjadega kehtestatud nõuded ning mida kohaldatakse selles liikmesriigis raudteeveo-ettevõtjatele, taristuettevõtjatele või kolmandatele isikutele;
- 9) „ohutusjuhtimise süsteem“ – taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja loodud organisatsioon, meetmed ja menetlused oma tegevuse ohutuks juhtimiseks;
- 10) „vastutav uurija“ – ohutusjuurdluse organiseerimise, teostamise ja kontrollimise eest vastutav isik;
- 11) „õnnetusjuhtum“ – soovimatu või ettekatsetamatu ootamatu sündmus või selliste sündmuste jada, millel on kahjulikud tagajärjed; õnnetusjuhtumid jagatakse järgmistesse kategooriatesse: kokkupõrked, rööbastelt mahasõidud, raudteeületuskoha õnnetusjuhtumid, liikuva veeremiga seotud õnnetused inimestega, tulekahjud ja muud õnnetusjuhtumid;
- 12) „raske õnnetusjuhtum“ – rongide kokkupõrge või rööbastelt mahasõit, mille tulemuseks on vähemalt ühe inimese surm või ulatuslikud kahjustused viiele või enamale inimesele või tõsised kahjustused veeremile, taristule või keskkonnale, ja mis tahes muud samade tagajärgedega õnnetusjuhtumid, millel on selge mõju raudteeohutuse reguleerimisele või ohutusjuhtimisele; „ulatuslik kahjustus“ – kahjustus, mille ulatuseks võib ohutusjuurdlusasutus kohe hinnata vähemalt 2 miljonit eurot;
- 13) „intsident“ – mis tahes juhtum, mis ei ole õnnetusjuhtum ega raske õnnetusjuhtum ja mis mõjutab või võib mõjutada raudteetoimingute ohutust;
- 14) „ohutusjuurdlus“ – õnnetusjuhtumite ja intsidentide ennetamiseks läbiviidav menetlus, mis hõlmab teabe kogumist ja analüüsimist, järelduste tegemist (kaasa arvatud põhjuste kindlakstegemine) ja vajaduse korral ohutusalaste soovituste väljatöötamist;
- 15) „põhjused“ – tegevus, tegevusetus, sündmused või tingimused või nende kombinatsioon, mis põhjustasid õnnetusjuhtumi või intsidendi;
- 16) „kergraudteesüsteemid“ – linna- ja/või linnalähiliinide raudteetranspordisüsteemid, mille kokkupõrkekindlus on C-III või C-IV (vastavalt standardile EN 15227:2011) ja veeremiühiku maksimaalne tugevus on 800 kN (pikisuunas mõjuvad survejõud haakepiirkonnas); kergraudteesüsteemid võivad kasutada oma sõidueesõigust või jagada seda muu teeliiklusega ning reisijate või kauba pikamaavedude puhul veeremiüksust tavaliselt ei vahetata;
- 17) „vastavushindamisasutus“ – asutus, keda on teavitatud või kes on määratud vastutama vastavushindamise, sealhulgas kalibreerimise, testimise, sertifitseerimise ja kontrollimise eest; vastavushindamisasutust loetakse teatud asutuseks pärast liikmesriigilt sellekohase teate saamist; vastavushindamisasutust loetakse määratud asutuseks pärast liikmesriigipoolset määramist;
- 18) „koostalitluse komponendid“ – koostalitluse komponendid, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 7;
- 19) „valdaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes veeremiüksuse omanikuna või veeremiüksuse kasutusõigust omades kasutab veeremiüksust transpordivahendina ning on registreeritud valdajana raudteeveeremi registris, millele on osutatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47;
- 20) „hoolduse eest vastutav üksus“ – veeremiüksuse hoolduse eest vastutav üksus, kes on sellisena registreeritud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud raudteeveeremi registris;
- 21) „veeremiüksus“ – raudteeliinidel ratastel liikumiseks sobiv raudteeveeremiüksus kas veojõuga või ilma; veeremiüksus koosneb ühest või mitmest struktuurilisest ja talitluslikust allsüsteemist;

- 22) „tootja“ – tootja, nagu see on määratletud direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 punktis 36;
- 23) „saatja“ – ettevõtja, kes saadab kaupa kas enda nimel või kolmanda isiku nimel;
- 24) „kaubasaaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes saab kauba veolepingu kohaselt; kui vedu toimub ilma veolepinguta, käsitatakse kaubasaajana mis tahes füüsilist või juriidilist isikut, kes võtab kauba saabumisel vastu;
- 25) „laadija“ – ettevõtja, kes laadib pakitud veosed, väikekonteinerid või teisaldatavad paagid vagunisse, vaguni peale või konteinerisse või kes laadib konteineri, mahtkonteineri, mitmeelemendilise gaasikonteineri, paakkonteineri või teisaldatava konteineri vaguni peale;
- 26) „mahalaadija“ – ettevõtja, kes eemaldab vagunilt konteineri, mahtkonteineri, mitmeelemendilise gaasikonteineri, paakkonteineri või teisaldatava konteineri, või mis tahes ettevõtja, kes laadib pakitud veosed, väikekonteinerid või teisaldatavad paagid maha vagunist, vaguni pealt või konteinerist, või mis tahes ettevõtja, kes väljutab veose paagist (tsisternvagun, kergpaak, teisaldatav paak või paakkonteiner) või anumakogumiga vagunist või mitmeelemendilisest gaasikonteinerist või puisteveoks ette nähtud vagunist, suurkonteinerist või väikekonteinerist või mahtkonteinerist;
- 27) „täitja“ – ettevõtja, kes täidab paagi (sealhulgas tsisternvagun, kergpaagiga vagun, teisaldatav paak või paakkonteiner), vaguni, suurkonteineri või väikekonteineri puisteveoks või anumakogumiga vaguni või mitmeelemendilise gaasikonteineri veosega;
- 28) „tühjendaja“ – ettevõtja, kes eemaldab paagist (sealhulgas tsisternvagun, kergpaagiga vagun, teisaldatav paak või paakkonteiner), vagunist, suurkonteinerist või puisteveoks ettenähtud väikekonteinerist või anumakogumiga vagunist või mitmeelemendilisest gaasikonteinerist veose;
- 29) „vedaja“ – ettevõtja, kes teostab veo vastavalt veolepingule;
- 30) „tellijä“ – avalik-õiguslik või eraõiguslik isik, kes tellib allsüsteemi väljatöötamise ja/või ehitamise või uuendamise või ümberehitamise;
- 31) „tegevuse liik“ – reisijatevedu (mis hõlmab või ei hõlma kiirrongidega vedu), kaubavedu (mis hõlmab või ei hõlma ohtlike kaupade vedu) ning ainult rongide koostamise ja manööverdamise teenus;
- 32) „tegevuse ulatus“ – reisijate arv ja/või kaubavedude maht ning asjaomase raudteeveo-ettevõtja eeldatav suurus, mis määratakse raudteesektoris töötava personali arvu järgi (näiteks mikro-, väike-, keskmine või suurettevõte);
- 33) „tegevuspiirkond“ – raudteevõrgustik või raudteevõrgustikud ühes või mitmes liikmesriigis, kus raudteeveo-ettevõtjal on kavas tegutseda.

## II PEATÜKK

### RAUDTEEOHUTUSE ARENDAMINE JA JUHTIMINE

#### Artikkel 4

#### **Liidu raudteesüsteemi osaliste roll raudteeohutuse arendamisel ja suurendamisel**

- Liikmesriigid teevad raudteeohutuse arendamise ja suurendamise eesmärgil oma pädevuste piires järgmist:
  - tagavad, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt suureneks, võttes arvesse liidu õiguse ja rahvusvaheliste eeskirjade arengut ning tehnika ja teaduse arengut ning tegeledes eelkõige õnnetusjuhtumite ärahoidmisega;
  - tagavad, et kõiki kohaldatavaid õigusakte jõustatakse avatud ja mittediskrimineerival viisil, aidates kaasa ühtse Euroopa raudteetranspordisüsteemi arengule;
  - tagavad, et raudteeohutuse arendamise ja täiustamise meetmetes võetakse arvesse süsteemipõhise lähenemise vajadust;

- d) tagavad, et vastutus liidu raudteesüsteemi ohutu toimimise ja sellega seotud riskide kontrollimise eest lasub taristuettevõtjatel ja raudteeveo-ettevõtjatel, kusjuures kõik osalised vastutavad enda osa eest süsteemis, kohustades neid:
- i) rakendama artikli 6 lõike 1 punktis a osutatud vajalikke riskikontrollimeetmeid, tehes seda vajaduse korral omavahelises koostöös;
  - ii) kohaldama liidu ja siseriiklikke eeskirju;
  - iii) kehtestama ohutusjuhtimise süsteeme kooskõlas käesoleva direktiiviga;
- e) ilma et see piiraks tsiviilvastutuse kohaldamist kooskõlas liikmesriikide õigusnõuetega, tagama, et iga taristuettevõtja ja iga raudteeveo-ettevõtja vastutab oma osa eest süsteemis ja selle ohutu toimimise, sealhulgas materjalide tarnete ja teenuste hanke eest, kasutajate, klientide, asjaomaste töötajate ja lõikes 4 osutatud teiste osaliste ees;
- f) töötama välja ja avaldama iga-aastase ohutuskava, milles esitatakse ühiste ohutuseesmärkide täitmiseks ette nähtud meetmed, ning
- g) toetama vajaduse korral ametit tema töös raudteeohutuse arengu jälgimisel liidu tasandil.

2. Amet tagab oma pädevuse piires, et ohutus raudteel üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt suureneks, võttes arvesse liidu õiguse arengut ning tehnika ja teaduse arengut ning tegeldes eeskätt raskete õnnetusjuhtumite ärahoidmisega.

3. Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad:

- a) rakendavad artikli 6 lõike 1 punktis a osutatud vajalikke riskikontrollimeetmeid, tehes seda vajaduse korral omavahelises koostöös ja koostöös teiste osalistega;
- b) võtavad oma ohutusjuhtimise süsteemides arvesse teiste osaliste ja kolmandate isikute tegevusega seotud riske;
- c) kohustavad vajaduse korral lõikes 4 osutatud teisi osalisi, kes võivad mõjutada liidu raudteesüsteemi ohutut toimimist, lepingu alusel rakendama riskikontrollimeetmeid ning
- d) tagavad, et nende töövõtjad rakendavad riskikontrollimeetmeid, kohaldades ühiseid ohutusmeetodeid jälgimisprotsesside osas, mis on kehtestatud artikli 6 lõike 1 punktis c osutatud jälgimise ühiste ohutusmeetoditega, ning et see on sätestatud lepingulistes kokkulepetes, mis tuleb avalikustada ameti või riikliku ohutusasutuse taotlusel.

4. Ilma et see piiraks raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate lõikes 3 osutatud vastutust, teevad hoolduse eest vastutavad üksused ja kõik teised osalised, kes võivad mõjutada liidu raudteesüsteemi ohutut toimimist, sealhulgas tootjad, hoolduse tarnijad, vagunihaldajad, teenuseosutajad, tellijad, vedajad, saatjad, kaubasaajad, laadijad, mahalaadijad, täitjad ja tühjendajad, järgmist:

- a) rakendavad vajalikke riskikontrollimeetmeid, vajaduse korral koostöös teiste osalistega;
- b) tagavad, et nende tarnitud allsüsteemid, tarvikud, seadmed ja teenused vastavad kirjeldatud nõuetele ja kasutustingimustele, nii et asjaomane raudteeveo-ettevõtja ja/või taristuettevõtja saab neid ohutult kasutada.

5. Raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad ja kõik lõikes 4 osutatud osalised, kes teevad kindlaks ohutusrisi või keda teavitatakse ohutusriskist, mis on seotud tehniliste seadmete, sealhulgas struktuursete allsüsteemide defektide ja projekteeimisvigade või talitlushäiretega, teevad oma vastava pädevuse piires järgmist:

- a) võtavad kõik vajalikud parandusmeetmed, et kõrvaldada tuvastatud ohutusrisk;

b) teatavad sellistest riskidest teistele kaasatud asjaomastele isikutele, et nad saaksid võtta vajalikke täiendavaid parandusmeetmeid tagamaks liidu raudteesüsteemi ohutustaseme pideva järgimise. Amet võib kehtestada vahendi, mis lihtsustab teabevahetust asjaomaste osaliste vahel, võttes arvesse asjaomaste kasutajate privaatsust, tasuvusanalüüsi tulemusi ning ameti poolt juba loodud IT-rakendusi ja registreid.

6. Kui raudteeveo-ettevõtjad vahetavad veeremiüksusi, vahetavad kõik kaasatud osalised käitamissohutusega seotud kogu teavet, sealhulgas, kuid mitte üksnes, teavet asjaomase veeremiüksuse seisundi ja varasema hoolduse kohta, hooldusraamatute osade kohta jälgitavuse eesmärgil, laadimistoimingute jälgitavuse ja saatelehtede kohta.

#### Artikkel 5

### Ühised ohutusnäitajad

1. Ühiste ohutuseesmärkide saavutamise hindamise hõlbustamiseks ning selleks, et toetada raudteeohutuse üldise arengu jälgimist, koguvad liikmesriigid teavet ühiste ohutusnäitajate kohta riiklike ohutuasutuste aastaaruannete kaudu, millele on osutatud artiklis 19.

2. Ühised ohutusnäitajad on sätestatud I lisas.

#### Artikkel 6

### Ühised ohutusmeetodid

1. Ühised ohutusmeetodid kirjeldavad, kuidas hinnatakse ohutustasemeid ning ohutuseesmärkide ja muudele ohutusnõuetele vastavuse saavutamist, tehes seda vajaduse korral sõltumatu hindamisasutuse kaudu, milleks töötatakse välja ja määratletakse:

a) riskihindamise meetodid;

b) kooskõlas artiklitega 10 ja 12 välja antud ohutustunnistuste ja ohutuslubade vastavushindamise meetodid;

c) riiklike ohutuasutuste kohaldatavad järelevalvemeetodid ning raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ja hoolduse eest vastutavate ettevõtjate kohaldatavad jälgimismeetodid;

d) ohutustaseme ja raudteeveo-ettevõtja ohutustaseme hindamise meetodid siseriiklikul ja liidu tasandil;

e) ohutuseesmärkide saavutamise hindamise meetodid siseriiklikul ja liidu tasandil ning

f) mis tahes muud meetodid, mis hõlmavad ohutusjuhtimise süsteemi protsessi ja mida on liidu tasandil vaja ühtlustada.

2. Komisjon teeb rakendusaktidega ametile ülesandeks koostada ühised ohutusmeetodid ja nende muudatused ning esitada komisjonile asjakohased soovitused, võttes aluseks selgesõnalise põhjenduse vajaduse kohta koostada uus ühine ohutusmeetod või seda muuta ning selle mõju kehtivatele eeskirjadele ja liidu raudteesüsteemi ohutustasemele. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Kui artiklis 28 osutatud komitee (edaspidi „komitee“) arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Ühiste ohutusmeetodite väljatöötamisel, vastuvõtmisel ja läbivaatamisel võetakse arvesse kasutajate, riiklike ohutuasutuste ja sidusrühmade, sealhulgas sotsiaalpartnerite arvamust, kui see on asjakohane. Soovitused hõlmavad aruannet kõnealuse konsulteerimise tulemuste kohta ja aruannet, milles käsitletakse vastuvõetavate uute või muudetud ühiste ohutusmeetodite mõju.

3. Lõikes 2 osutatud volituste rakendamise ajal teavitab amet või komisjon komiteed süstemaatilisel ja korrapäraselt ühiste ohutusmeetoditega seotud ettevalmistustööst. Kõnealuse töö käigus võib komisjon edastada ametile ühiseid ohutusmeetodeid ja tasuvusanalüüsi käsitlevaid kasulikke soovitusi. Eelkõige võib komisjon nõuda alternatiivsete lahenduste uurimist ameti poolt ning nendega seotud kulude ja tulude hindamist ühiste ohutusmeetodite kavandile lisatavas aruandes.

Komisjoni abistab esimeses lõigus osutatud ülesannete täitmisel komitee.

4. Komisjon vaatab ameti esitatud soovitusi läbi, et kontrollida, kas lõikes 2 osutatud volitused on täidetud. Kui volitused ei ole täidetud, nõuab komisjon ametilt oma soovitusi läbivaatamist, osutades volituste täitmata punktidele. Põhjendatud juhtudel võib komisjon otsustada muuta ametile antud volitusi kooskõlas lõikes 2 sätestatud menetlusega.

Komisjoni abistab esimeses lõigus osutatud ülesannete täitmisel komitee.

5. Ühised ohutusmeetodid vaadatakse läbi korrapäraste ajavahemike tagant, võttes arvesse nende kohaldamisel saadud kogemusi ja raudteeohutuse üldist arengut ning seades eesmärgiks, et ohutustase üldiselt säiliks ja võimaluse korral pidevalt suureneks.

6. Ameti antud soovitusel alusel ja pärast käesoleva artikli lõikes 4 osutatud läbivaatamist on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte ühiste ohutusmeetodite sisu ja nende muudatuste kohta.

7. Liikmesriigid teevad viivitamata kõik vajalikud muudatused siseriiklikes eeskirjades ühiste ohutusmeetodite ja nende muudatuste vastuvõtmist silmas pidades.

#### Artikkel 7

### Ühised ohutuseesmärgid

1. Ühiste ohutuseesmärkidega kehtestatakse minimaalsed ohutustasemed, mis tuleb saavutada süsteemis tervikuna ning, kui see on võimalik, iga liikmesriigi ja liidu raudteesüsteemi eri osades. Ühiseid ohutuseesmärke võib väljendada aktsepteeritava riskitaseme näitajates või ohutuse sihttasemetes ning nende puhul võetakse arvesse eelkõige järgmist:

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

2. Komisjon teeb rakendusaktidega ametile ülesandeks koostada ühised ohutuseesmärgid ja nende muudatused ning esitada komisjonile asjakohaseid soovitusi, võttes aluseks selgesõnalise põhjenduse vajaduse kohta kehtestada uued ühised ohutuseesmärgid või neid muuta ning selle mõju kehtivatele eeskirjadele. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

3. Lõikes 2 osutatud volituste kasutamise ajal teavitab amet või komisjon komiteed süstemaatiliselt ja korrapäraselt ühiste ohutuseesmärkidega seotud ettevalmistustööst. Kõnealuse töö käigus võib komisjon edastada ametile ühiseid ohutuseesmärke ja tasuvusanalüüsi käsitlevaid kasulikke soovitusi. Eelkõige võib komisjon nõuda alternatiivsete lahenduste uurimist ameti poolt ning nendega seotud kulude ja tulude hindamist ühiste ohutuseesmärkidega kavandile lisatavas aruandes.

Komisjoni abistab esimeses lõigus osutatud ülesannete täitmisel komitee.

4. Komisjon vaatab ameti esitatud soovitusi läbi, et kontrollida, kas lõikes 2 osutatud volitused on täidetud. Kui volitused ei ole täidetud, nõuab komisjon ametilt oma soovitusi läbivaatamist, osutades volituste täitmata punktidele. Põhjendatud juhtudel võib komisjon otsustada muuta ametile antud volitusi kooskõlas lõikes 2 sätestatud menetlusega.

Komisjoni abistab esimeses lõigus osutatud ülesannete täitmisel komitee.

5. Ühised ohutuseesmärgid vaadatakse korrapäraselt läbi, võttes arvesse raudteeohutuse üldist arengut. Läbivaadatud ühised ohutuseesmärgid kajastavad eelisvaldkonda, kus ohutust tuleb veelgi suurendada.
6. Ameti antud soovitusel alusel ja pärast käesoleva artikli lõikes 4 osutatud läbivaatamist on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27 vastu delegeeritud õigusakte ühiste ohutuseesmärkide sisu ja nende muudatuste kohta.
7. Liikmesriigid teevad kõik vajalikud muudatused siseriiklikes eeskirjades, et saavutada vähemalt ühised ohutuseesmärgid ja muudetud ühised ohutuseesmärgid vastavalt nende rakendamise ajakavadele. Kõnealuseid muudatusi võetakse arvesse artikli 4 lõike 1 punktis f osutatud iga-aastastes ohutuskavades. Liikmesriigid teavitavad kõnealustest eeskirjadest komisjoni kooskõlas artikliga 8.

#### Artikkel 8

### Siseriiklikud ohutuseeskirjad

1. Siseriiklikke eeskirju, millest on direktiivi 2004/49/EÜ kohaselt teada antud 15. juuniks 2016, kohaldatakse, kui need:
  - a) kuuluvad ühte II lisas määratletud kategooriatest ning
  - b) on kooskõlas liidu õigusega, eelkõige koostalitluse tehniliste kirjelduste, ühiste ohutuseesmärkide ja ühiste ohutusmeetoditega, ning
  - c) ei põhjusta meelevaldset diskrimineerimist või liikmesriikidevahelise raudteeveotegevuse varjatud piiramist.
2. Liikmesriigid vaatavad 16. juuniks 2018 lõikes 1 osutatud siseriiklikud eeskirjad läbi ja tunnistavad kehtetuks:
  - a) kõik siseriiklikud eeskirjad, millest ei ole teatatud või mis ei ole kooskõlas lõikes 1 sätestatud kriteeriumidega;
  - b) kõik siseriiklikud eeskirjad, mis on muutunud liigseks tulenevalt liidu õigusest, eelkõige koostalitluse tehnilistest kirjeldustest, ühistest ohutuseesmärkidest ja ühistest ohutusmeetoditest.

Sel eesmärgil võivad liikmesriigid kasutada määruse (EL) 2016/796 artikli 27 lõikes 4 osutatud eeskirjahaldusvahendit ning paluda, et amet analüüsiks konkreetsete eeskirjade vastavust käesolevas lõikes sätestatud kriteeriumidele.

3. Liikmesriigid võivad sätestada käesoleva direktiivi kohaselt uusi siseriiklikke eeskirju üksnes järgmistel juhtudel:
  - a) olemasolevaid ohutusmeetodeid käsitlevad eeskirjad ei ole ühiste ohutusmeetoditega hõlmatud;
  - b) raudteevõrgustiku käituseeskirjad ei ole koostalitluse tehniliste kirjeldustega veel hõlmatud;
  - c) kiireloomulise ennetava meetmena, eelkõige õnnetusjuhtumi või intsidendi järel;
  - d) tuleb muuta eeskirja, millest on juba teada antud;
  - e) eeskirjad, mis käsitlevad nõudeid ohutuse seisukohast olulisi ülesandeid täitvatele töötajatele, sealhulgas valikukriteeriumid, füüsiline ja psühholoogiline sobivus ning kutsealane koolitus, ei ole veel reguleeritud koostalitluse tehnilise kirjelduse või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/59/EÜ<sup>(1)</sup>.
4. Liikmesriigid esitavad uute siseriiklike eeskirjade eelnõu kaalumiseks ametile ja komisjonile õigel ajal ja kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikli 25 lõikes 1 osutatud tähtaegadega, enne kui kavandatud uus eeskiri on ette nähtud riiklikku õigussüsteemi integreerida, esitades selle kohta põhjendused, kasutades selleks asjakohast IT-süsteemi kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikliga 27. Liikmesriigid tagavad, et eelnõu on piisavalt üksikasjalik, et amet saaks seda analüüsida vastavalt määruse (EL) 2016/796 artikli 25 lõikele 2.
5. Liikmesriigid võivad uue eeskirja viivitamatult vastu võtta ja seda kohaldama hakata üksnes siis, kui tegemist on kiireloomuliste kaitsemeetmetega, ja selline eeskiri tehakse teatavaks vastavalt määruse (EL) 2016/796 artikli 27 lõikele 2 ning amet hindab seda vastavalt määruse (EL) 2016/796 artikli 26 lõigetele 1, 2 ja 5.
6. Kui amet saab teada mis tahes teatatud või teatamata siseriiklikust eeskirjast, mis on liigne või vastuolus ühiste ohutusmeetoditega või liidu mis tahes muu õigusega, mis on vastu võetud pärast asjaomase siseriikliku eeskirja kohaldamist, kohaldatakse määruse (EL) 2016/796 artikliga 26 ette nähtud menetlust.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51).

7. Liikmesriigid teavitavad ametit ja komisjoni vastuvõetud siseriiklikust eeskirjast. Nad kasutavad selleks asjakohast IT-süsteemi kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikliga 27. Liikmesriigid tagavad, et olemasolevad siseriiklikud eeskirjad on üldsusele hõlpsasti kättesaadavad ning kõikidele huvitatud pooltele terminoloogiliselt arusaadavad. Liikmesriikidelt võidakse küsida siseriiklike eeskirjade kohta lisateavet.
8. Liikmesriigid võivad otsustada jätta teatavaks tegemata rangelt kohaliku iseloomuga eeskirjad ja piirangud. Niisugustel juhtudel märgivad liikmesriigid kõnealused eeskirjad ja piirangud ära taristuregistris, millele on osutatud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49, või märgivad direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes ära, kus kõnealused eeskirjad ja piirangud avaldatakse.
9. Käesoleva artikli kohaselt teatatud siseriiklike eeskirjade suhtes ei kohaldata Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/1535 <sup>(1)</sup> sätestatud teatamise korda.
10. Amet vaatab siseriiklike eeskirjade eelnõud ning olemasolevad siseriiklikud eeskirjad läbi, järgides määruse (EL) 2016/796 artiklites 25 ja 26 sätestatud menetlust.
11. Ilma et see piiraks lõike 8 kohaldamist, ei kohaldata käesoleva direktiivi eesmärgil siseriiklike eeskirju, mida ei ole käesoleva artikli kohaselt teatavaks tehtud.

#### Artikkel 9

### Ohutusjuhtimise süsteemid

1. Taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad kehtestavad oma vastavad ohutusjuhtimise süsteemid tagamaks, et liidu raudteesüsteem suudab saavutada vähemalt ühised ohutuseesmärgid ja et see on vastavuses koostalitluse tehnilistes kirjeldustes sätestatud ohutusnõuetega ning et kohaldatakse ühiste ohutusmeetodite asjakohaseid elemente ning kooskõlas artikliga 8 teatatud siseriiklike eeskirju.
2. Kõik ohutusjuhtimise süsteemi olulised osad dokumenteeritakse ja eelkõige kirjeldatakse vastutuse jagunemist taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja organisatsioonis. Näidatakse, kuidas on tagatud juhtimiskontroll erinevatel tasanditel, kuidas on kaasatud töötajad ja nende esindajad kõikidel tasanditel ning kuidas on tagatud ohutusjuhtimise süsteemi pidev täiustamine. Selgelt tuleb pühenduda inimteguritealaste teadmiste ja meetodite järjepidevale kohaldamisele. Ohutusjuhtimise süsteemi kaudu edendavad taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad vastastikuse usalduse, usaldusväärsuse ja õppimise kultuuri, kus töötajaid julgustatakse panustama ohutuse arendamisse, tagades samal ajal nende konfidentsiaalsuse.
3. Ohutusjuhtimise süsteem sisaldab järgmisi põhielemente:
  - 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 käitamisstandardite või muude korralduslike tingimuste täitmiseks, mis on sätestatud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes, artiklis 8 osutatud siseriiklikes eeskirjades ja II lisas, teistes asjakohastes eeskirjades või asutuse otsustes;
  - d) standarditele ja muudele korralduslikele tingimustele vastavuse tagamise menetlused seadmete kogu elua ja kõigi toimingute vältel;
  - e) riskide kindlaksmääramise, riskihindamise ja riskikontrollimeetmete rakendamise menetlused ja meetodid, kui tegevustingimuste muutumisest või uute materjalide kasutusele võtmisest tuleneb uusi riske taristule või inimese, masina ja organisatsiooni vahelisele liidesele;
  - f) personali- ja süsteemikoolitusprogrammide pakkumine, et tagada personali püsiv kompetentsus ja ülesannete vastav täitmine, sealhulgas kokkulepped füüsilise ja psühholoogilise sobivuse kohta;

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1).

- g) piisava teabega varustamise kord organisatsioonisiselt ja, kui see on asjakohane, raudteesüsteemi organisatsioonide vahel;
- h) ohutusteabe dokumenteerimise menetlused ja vormid ning elutähtsa ohutusteabe konfiguratsiooni kontrollimise menetluse määramine;
- i) menetlused õnnetusjuhtumitest ja intsidentidest, ohuolukordadest ja muudest ohtlikest juhtumitest teatamise, uurimise ja analüüsi tagamiseks ning vajalike ennetusmeetmete rakendamiseks;
- j) hädaolukorra tegevus- ja häire- ning teavituskavad, mis on kooskõlastatud asjakohaste avalik-õiguslike asutustega, ning
- k) ohutusjuhtimise süsteemi korduvate siseauditite sätted.

Taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad hõlmavad mis tahes muud elemendid, mis on vajalikud ohutusriskide kindlustamiseks vastavalt nende enda tegevusest tulenevate riskide hindamisele.

4. Ohutusjuhtimise süsteemi kohandatakse asjaomase tegevuse liigi, ulatuse, piirkonna ja muude tingimustega. Sellega tagatakse taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja tegevusega seotud kõikide riskide, sealhulgas hoolduse (ilma et sellega piirataks artikli 14 kohaldamist) ja materjali tarnimise ning töövõtjate kasutamise seotud riskide kontroll. Ilma et see piiraks olemasolevate siseriiklike ja rahvusvaheliste vastutuseeskirjade kohaldamist, arvestatakse ohutusjuhtimise süsteemis, kui see on võimalik ja mõistlik, ka artiklis 4 osutatud teiste osaliste tegevusest tulenevaid riske.

5. Mis tahes taristuettevõtja ohutusjuhtimise süsteemis arvestatakse erinevate raudteeveo-ettevõtjate tegevuse mõju võrgustikus ning sätestatakse võimalus kõigile raudteeveo-ettevõtjatele tegutseda kooskõlas koostalitluse tehniliste kirjelduste ja siseriiklike eeskirjadega ning nende ohutustunnistuses sätestatud tingimustega.

Ohutusjuhtimise süsteeme arendatakse eesmärgiga koordineerida taristuettevõtja ja kõigi selles taristus tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate tegutsemist hädaolukorras ja koos hädaabiteenistustega, et lihtsustada päästeteenistuse kiiret sekkumist, ja mis tahes muude osapooltega, kes võiksid hädaolukorras kaasatud olla. Piiriülese taristu puhul peab koostöö asjaomaste taristuettevõtjate vahel lihtsustama mõlemal pool piiri asuvate pädevate hädaabiteenistuste vajalikku koordineeritust ja valmisolekut.

Pärast rasket õnnetusjuhtumit peab raudteeveo-ettevõtja abistama ohvreid, aidates neid liidu õiguse, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1371/2007 <sup>(1)</sup> kohaselt kaebuste esitamise menetlustes, ilma et see piiraks teiste osapoolte kohustusi. Selline abi peab ohvrite perekondadega suhtlemisel kasutama suhtlemiskanaleid ja hõlmama psühholoogilist tuge õnnetusjuhtumi ohvritele ja nende pereliikmetele.

6. Igal aastal enne 31. maid esitavad kõik taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad riiklikule ohutuasutusele igaaastase ohutusuaruande eelnenud kalendriaasta kohta. Ohutusuaruanne sisaldab järgmist:

- a) teave organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise ja ohutuskavade tulemuste kohta;
- b) aruanne siseriiklike ohutusnäitajate ja artiklis 5 sätestatud ühiste ohutusnäitajate arengu kohta, kui võrd see on aruandva organisatsiooni jaoks asjakohane;
- c) ohutusalase siseauditi tulemused;
- d) tähelepanekud raudteetoimingute ja taristu juhtimise puudujääkide ja talitlushäirete kohta, mis võiksid olla vajalikud riiklikule ohutuasutusele, sealhulgas kokkuvõtte teabest, mille asjaomased osalised on esitanud kooskõlas artikli 4 lõike 5 punktiga b, ning
- e) aruanne asjakohaste ühiste ohutusmeetodite kohaldamise kohta.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 14).



7. Riiklike ohutusasutuste poolt kooskõlas artiklitega 17 ja 19 esitatud teabe alusel võib amet esitada komisjonile artikli 6 lõike 1 punktis f osutatud ühiseid ohutusmeetodeid käsitleva soovitus, mis hõlmab liidu tasandil, sealhulgas ühtlustatud standardite abil ühtlustamist vajavaid ohutusjuhtimise süsteemi elemente. Sel juhul kohaldatakse artikli 6 lõiget 2.

### III PEATÜKK

#### OHUTUSTUNNISTUSTE JA OHUTUSLUBADE ANDMINE

##### Artikkel 10

#### Ühtne ohutustunnistus

1. Ilma et see piiraks lõike 9 kohaldamist, antakse juurdepääs raudteetaristule üksnes neile raudteeveo-ettevõtjatele, kellel on ühtne ohutustunnistus, mille on andnud amet vastavalt lõigetele 5–7 või riiklik ohutusasutus vastavalt lõikele 8.

Ühtse ohutustunnistuse eesmärk on tõendada, et asjaomane raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud oma ohutusjuhtimise süsteemi ja on suuteline kavandatud tegevuspiirkonnas ohutult tegutsema.

2. Ühtse ohutustunnistuse taotluses märgib raudteeveo-ettevõtja hõlmatud raudteetoimingute liigi ja ulatuse ning kavandatud tegevuspiirkonna.

3. Ühtse ohutustunnistuse taotlusega koos esitatakse toimik, mis sisaldab dokumentaalseid tõendeid järgmise kohta:

- a) raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud oma ohutusjuhtimise süsteemi kooskõlas artikliga 9 ning see täidab koostalitluse tehnilistes kirjeldustes, ühistes ohutuseesmärkides ja ühistes ohutusmeetodites ning muudes asjakohastes õigusaktides sätestatud tingimusi, et oleks võimalik kontrollida riske ja osutada võrgustikus ohutuid veoteenuseid, ning
- b) kui see on asjakohane, täidab raudteeveo-ettevõtja nõudeid, mis on sätestatud kooskõlas artikliga 8 teatud asjakohaste siseriiklike eeskirjadega.

Kõnealune taotlus ning teave kõigi taotluste, asjaomaste menetluste hetkeseisu ja tulemuse kohta ning asjakohasel juhul teave taotluste apellatsioonikogule esitamise ja tema otsuste kohta esitatakse määruse (EL) 2016/796 artiklis 12 osutatud ühtse kontaktpunkti kaudu.

4. Amet või lõikes 8 ette nähtud juhtudel riiklik ohutusasutus annab ühtse ohutustunnistuse või teavitab taotlejat oma negatiivsest otsusest eelnevalt kindlaks määratud ja mõistliku ajavahemiku jooksul ning igal juhul mitte hiljem kui neli kuud pärast seda, kui taotleja on esitanud kogu nõutava teabe ja nõutava täiendava teabe. Amet või lõikes 8 ette nähtud juhtudel riiklik ohutusasutus kohaldab lõikes 10 osutatud tunnistuste andmise menetluse praktilist korda, mis kehtestatakse rakendusaktiga.

5. Amet annab ühtse ohutustunnistuse raudteeveo-ettevõtjatele, kelle tegevuspiirkond asub ühes või mitmes liikmesriigis. Sellise tunnistuse andmiseks teeb amet järgmist:

- a) hindab elemente, mis on sätestatud lõike 3 punktis a, ning
- b) viivitamata edastab raudteeveo-ettevõtja kogu toimiku kavandatud tegevuspiirkonna asjaomastele riiklikele ohutusasutustele, et hinnata lõike 3 punktis b sätestatud elemente.

Eespool nimetatud hindamiste osana on ametil või riiklikel ohutusasutustel lubatud teha visiite ja raudteeveo-ettevõtjate kohapealset kontrolli ning auditeid ning nad võivad nõuda asjakohase täiendava teabe esitamist. Selliste visiitide, auditite ja kontrollide korraldust koordineerivad amet ja riiklikud ohutusasutused.

6. Ühe kuu jooksul alates ühtse ohutustunnistuse taotluse saamisest teatab amet raudteeveo-ettevõtjale, kas esitatud toimik on täielik, või palub esitada asjakohast täiendavat teavet, kehtestades selleks mõistliku tähtaja. Toimiku täielikkuse, asjakohasuse ja vastavuse osas võib amet hinnata ka lõike 3 punktis b sätestatud elemente.

Enne kui amet teeb otsuse ühtse ohutustunnistuse andmise kohta, võtab ta täielikult arvesse lõike 5 kohaselt läbi viidud hindamisi.

Amet vastutab täielikult ameti väljastatud ühtsete ohutustunnistuste eest.

7. Kui amet ei nõustu ühe või mitme riikliku ohutusasutuse lõike 5 punkti b kohaselt teostatud hindamise negatiivse tulemusega, teatab ta sellest kõnealusele asutusele või kõnealustele asutustele ning põhjendab oma mittenõustumist. Amet ja riiklik ohutusasutus või riiklikud ohutusasutused teevad koostööd, et jõuda kokkuleppele mõlemale poolele vastuvõetava hindamistulemuse suhtes. Ameti ja riikliku ohutusasutuse või riiklike ohutusasutuste otsusel kaasatakse sellesse protsessi vajaduse korral ka raudteeveo-ettevõtja. Kui mõlemale poolele vastuvõetavat hindamistulemust ei lepita kokku ühe kuu jooksul pärast ameti mittenõustumise teatavakstegemist riiklikule ohutusasutusele või riiklikele ohutusasutustele, teeb amet oma lõpliku otsuse, välja arvatud juhul, kui riiklik ohutusasutus või riiklikud ohutusasutused on saatnud küsimuse lahendamiseks määruse (EL) 2016/796 artikliga 55 loodud apellatsiooninõukogule. Apellatsiooninõukogu teeb otsuse, kas ameti otsuse eelnõu kinnitada või mitte, ühe kuu jooksul alates riikliku ohutusasutuse või riiklike ohutusasutuste taotluse saamisest.

Kui apellatsiooninõukogu nõustub ameti seisukohaga, võtab amet oma otsuse viivitamata vastu.

Kui apellatsiooninõukogu nõustub riikliku ohutusasutuse negatiivse hinnanguga, annab amet ühtse ohutustunnistuse sellise tegevuspiirkonna kohta, millest on välja arvatud võrgustiku need osad, mille suhtes anti negatiivne hinnang.

Kui amet ei nõustu ühe või mitme riikliku ohutusasutuse lõike 5 punkti b kohaselt teostatud hindamise positiivse tulemusega, teatab ta sellest asjaomasele asutusele või asutustele ning põhjendab mittenõustumist. Amet ja riiklik ohutusasutus või riiklikud ohutusasutused teevad koostööd, et jõuda kokkuleppele mõlemale poolele vastuvõetava hindamistulemuse suhtes. Ameti ja riikliku ohutusasutuse või riiklike ohutusasutuste otsusel kaasatakse sellesse protsessi vajaduse korral ka taotleja. Kui mõlemale poolele vastuvõetavat hindamistulemust ei lepita kokku ühe kuu jooksul pärast ameti mittenõustumise teatavakstegemist riiklikule ohutusasutusele või riiklikele ohutusasutustele, teeb amet oma lõpliku otsuse.

8. Kui tegevuspiirkond piirdub ühe liikmesriigiga, võib kõnealuse liikmesriigi riiklik ohutusasutus anda ühtse ohutustunnistuse ning teha seda omal vastutusel ja juhul, kui taotleja seda taotleb. Sellise tunnistuse andmiseks hindab riiklik ohutusasutus toimiku vastavust kõikidele lõikes 3 sätestatud elementidele ja kohaldab lõikes 10 osutatud rakendusaktidega kehtestatud praktilist korda. Eespool nimetatud hindamise osana on riiklikul ohutusasutusel lubatud teha visiite ja raudteeveo-ettevõtjate kohapealset kontrolli ning auditeid. Ühe kuu jooksul alates taotlejalt taotluse saamisest teatab riiklik ohutusasutus taotlejale, kas esitatud toimik on täielik, või palub esitada asjakohast täiendavat teavet. Pädevate riiklike ohutusasutustega konsulteerimise järel kehtib ühtne ohutustunnistus ilma tegevuspiirkonna laiendamiseta ka nendele raudteeveo-ettevõtjatele, kes liiguvad samalaadsete võrgustiku omadustega ja samalaadsete käituseeskirjadega jaamadesse, kui need jaamad asuvad piiri lähedal. Nimetatud konsulteerimine võib toimuda juhtumipõhiselt või selle võib sätestada liikmesriikide või riiklike ohutusasutuste vahelises piiriüleles lepingus.

Riiklik ohutusasutus vastutab täielikult tema väljastatud ühtsete ohutustunnistuste eest.

9. Liikmesriik võib lubada kolmandate riikide ettevõtjatel siseneda oma territooriumil paiknevasse piiriülesteks toiminguteks ette nähtud jaama, mis asub selle liikmesriigi piiri lähedal, ilma et ta nõuaks ühtset ohutustunnistust, tingimusel et asjakohane ohutustase on tagatud järgmisega:

a) piiriülene leping asjaomase liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel, mis on naaberriik, või

b) lepingulised kokkulepped kolmanda riigi ettevõtja ja raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja vahel, kellel on ühtne ohutustunnistus või ohutusluba selles võrgustikus tegutsemiseks, tingimusel et nende kokkulepete ohutusalased aspektid kajastuvad nõuetekohaselt nende ohutusjuhtimise süsteemis.

10. Komisjon võtab 16. juuniks 2018 rakendusaktidega vastu praktilise korra, milles sätestatakse:
- a) kuidas tuleb täita käesolevas artiklis sätestatud ühtse ohutustunnistuse nõudeid, ja loetletakse nõutavad dokumendid;
  - b) tunnistuse andmise menetluse üksikasjad, näiteks menetluse etapid ja iga etapi kestus;
  - c) kuidas amet ja riiklik ohutusasutus täidavad käesolevas artiklis sätestatud nõudeid taotlemise ja tunnistuste andmise menetluste erinevates etappides, sealhulgas taotlejate toimikute hindamisel;
  - d) ameti või riiklike ohutusasutuste antud ühtse ohutustunnistuste kehtivusaeg, eelkõige kui ühtset ohutustunnistust ajakohastatakse tulenevalt tegevuse liigi, ulatuse ja piirkonna muudatustest.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega. Rakendusaktides võetakse arvesse kogemusi, mis on saadud komisjoni määruse (EÜ) nr 653/2007<sup>(1)</sup> ning komisjoni määruse (EL) nr 1158/2010<sup>(2)</sup> rakendamisel, ja kogemusi, mis on saadud artikli 11 lõikes 1 osutatud koostöölepingute ettevalmistamisel.

11. Ühtses ohutustunnistustes märgitakse hõlmatud raudteetoimingute liik ja ulatus ning tegevuspiirkond. Ühtne ohutustunnistus võib samuti hõlmata raudteeveo-ettevõtjate omandis olevaid manöövreid, kui need on lisatud tema ohutusjuhtimise süsteemi.

12. Iga otsust, millega amet keeldub andmast ühtset ohutustunnistust või arvab välja võrgustiku need osad, mille suhtes anti lõikes 7 osutatud negatiivne hinnang, tuleb nõuetekohaselt põhjendada. Taotleja võib ühe kuu jooksul alates otsuse saamisest taotleda, et vastavalt kas amet või riiklik ohutusasutus vaataks otsuse läbi. Ametil või riiklikul ohutusasutusel on aega kaks kuud alates otsuse läbivaatamise taotluse saamisest, et oma otsust kinnitada või see tühistada.

Kui ameti negatiivne otsus kinnitatakse, võib taotleja esitada kaebuse määruse (EL) 2016/796 artikli 55 kohaselt määratud apellatsiooninõukogule.

Kui riikliku ohutusasutuse negatiivne otsus kinnitatakse, võib taotleja esitada kaebuse apellatsiooniasutusele siseriikliku õiguse kohaselt. Liikmesriigid võivad selliste kaebuste menetlemiseks määrata direktiivi 2012/34/EL artiklis 56 osutatud reguleeriva asutuse. Sellisel juhul kohaldatakse käesoleva direktiivi artikli 18 lõiget 3.

13. Käesoleva artikli kohaselt ameti või riikliku ohutusasutuse poolt antud ühtset ohutustunnistust uuendatakse raudteeveo-ettevõtja taotlusel ajavahemike järel, mis ei ületa viit aastat. Seda uuendatakse tervikuna või osaliselt iga kord, kui tegevuse liik või ulatus oluliselt muutub.

14. Kui taotlejale on juba lõigete 5–7 kohaselt antud ühtne ohutustunnistus ja ta soovib oma tegevuspiirkonda laiendada, või kui tal on juba lõike 8 kohaselt antud ühtne ohutustunnistus ja ta soovib oma tegevuspiirkonda laiendada teise liikmesriiki, täiendab ta toimikut lõikes 3 osutatud asjakohaste dokumentidega täiendava tegevuspiirkonna kohta. Raudteeveo-ettevõtja esitab toimiku ametile, kes annab lõigetes 4–7 sätestatud menetluste järel välja uuendatud ühtse ohutustunnistuse, mis hõlmab laiendatud tegevuspiirkonda. Sellisel juhul pöördatakse lõike 3 punktis b sätestatud toimiku hindamise eesmärgil üksnes nende riiklike ohutusasutuste poole, keda tegevuspiirkonna laiendamine mõjutab.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 13. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 653/2007 ühtse vormi kasutamise kohta Euroopas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artikli 10 kohaste ohutustunnistuste ja taotlusdokumentide puhul ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/14/EÜ alusel antud ohutustunnistuste kehtivuse kohta (ELT L 153, 14.6.2007, lk 9).

<sup>(2)</sup> Komisjoni 9. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1158/2010 raudteede ohutustunnistuste vastavushindamise ühise ohutusmeetodi kohta (ELT L 326, 10.12.2010, lk 11).

Kui raudteeveo-ettevõtja sai vastavalt lõikele 8 ühtse ohutustunnistuse ja soovib laiendada tegevuspiirkonda asjaomases liikmesriigis, täiendab ta toimikut lõikes 3 osutatud asjakohaste dokumentidega täiendava tegevuspiirkonna kohta. Ta esitab määruse (EL) 2016/796 artiklis 12 osutatud ühtse kontaktpunkti kaudu toimiku riiklikule ohutusasutusele, kes annab lõikes 8 sätestatud menetluste järel välja uuendatud ühtse ohutustunnistuse, mis hõlmab laiendatud tegevuspiirkonda.

15. Amet ja pädevad riiklikud ohutusasutused võivad nõuda nende antud ühtsete ohutustunnistuste muutmist pärast olulisi muutusi ohutuse õigusraamistikus.

16. Amet teavitab pädevaid riiklikke ohutusasutusi ühtse ohutustunnistuse andmisest ning teeb seda viivitamata ja igal juhul kahe nädala jooksul. Amet teavitab pädevaid riiklikke ohutusasutusi viivitamatult ühtse ohutustunnistuse uuendamisest, muutmisest või tühistamisest. Asutus teatab raudteeveo-ettevõtja nime ja aadressi, ühtse ohutustunnistuse väljastamiskuupäeva, liigi, ulatuse, kehtivuse ja tegevuspiirkonna ning ühtse ohutustunnistuse tühistamise korral otsuse põhjused. Riiklike ohutusasutuste väljastatud ühtse ohutustunnistuste puhul edastab pädev riiklik ohutusasutus või edastavad pädevad riiklikud ohutusasutused sama teabe ametile ning teeb (teevad) seda sama ajavahemiku jooksul.

#### Artikkel 11

### **Ameti ja riiklike ohutusasutuste koostöö ühtse ohutustunnistuse andmisel**

1. Amet ja riiklikud ohutusasutused sõlmivad käesoleva direktiivi artikli 10 lõigete 5 ja 6 kohaldamise eesmärgil koostöölepingud, tehes seda kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikliga 76. Koostöölepingud on spetsiifilised või raamlepingud ning hõlmavad üht või mitut riiklikku ohutusasutust. Koostöölepingud sisaldavad ülesannete täpset kirjeldust ja tulemuste saavutamise tingimusi, kohaldatavaid tähtaegu ja taotleja makstavate lõivude jaotust.

2. Taotleja halduskoormuse ja kulude vähendamise eesmärgil võivad koostöölepingud sisaldada ka konkreetseid koostöökokkuleppeid, kui võrgustike puhul on geograafilistel või ajaloolistel põhjustel vaja eriteadmisi. Võrgustike puhul, mis on liidu ülejäänud raudteesüsteemist isoleeritud, võivad sellised konkreetset koostöökokkulepped hõlmata võimalust delegeerida ülesandeid asjaomastele riiklikele ohutusasutustele, kui see on vajalik, et tagada tunnistuse andmiseks vajalike ressursside tõhus ja proportsionaalne jagamine. Kõnealused koostöölepingud sõlmitakse enne, kui amet asub täitma tunnistuse andmisega seotud ülesandeid kooskõlas artikli 31 lõikega 3.

3. Nende liikmesriikide puhul, kelle võrgustiku rööpmelaius on liidusese peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest erinev ning kelle võrgustike tehnilised ja kasutustingimused on identsed kolmandatest riikidest naaberriikidega, peavad kõik nende liikmesriikide asjaomased riiklikud ohutusasutused sõlmima lisaks lõikes 2 osutatud koostöölepingutele ametiga ka mitmepoolse lepingu, milles määratakse kindlaks tingimused, millega lihtsustatakse vajaduse korral ohutustunnistuste tegevuspiirkonna laiendamist asjaomases liikmesriigis.

#### Artikkel 12

### **Taristuettevõtjate ohutusload**

1. Raudteetaristu haldamiseks ja käitamiseks hangib taristuettevõtja ohutusloa selle liikmesriigi riiklikult ohutusasutuselt, kus raudteetaristu asub.

Ohutusluba hõlmab luba, mis kinnitab, et aktsepteeritakse taristuettevõtja artikli 9 kohast ohutusjuhtimise süsteemi, ning see hõlmab raudteetaristu ohutut projekteerimist, hooldust ja käitamist, sealhulgas vajaduse korral rongijuhtimis- ja signaalimissüsteemi hooldust ja käitamist käsitlevate nõuete täitmist tagavat menetlust ja sätteid.

Riiklik ohutusasutus selgitab ohutuslubade saamisel esitatavaid nõudeid ja nõutavaid dokumente, asjakohasel juhul taotlemisjuhendi kujul.

2. Ohutusluba kehtib viis aastat ja seda saab uuendada taristuettevõtja taotlusel. See vaadatakse tervikuna või osaliselt läbi iga kord, kui taristut, signaalimist või energia allsüsteemi või käitus- ja hoolduspõhimõtteid oluliselt muudetakse. Taristuettevõtja teavitab riiklikku ohutusasutust viivitamata kõikidest sellistest muutustest.

Riiklik ohutusasutus võib nõuda ohutusloa muutmist pärast olulisi muutusi ohutuse õigusraamistikus.

3. Riiklik ohutusasutus teeb otsuse ohutusloa taotluse kohta viivitamata ja igal juhul mitte hiljem kui neli kuud pärast seda, kui taotleja on esitanud kogu nõutud teabe ja võimaliku täiendava teabe.

4. Riiklik ohutusasutus teavitab ametit viivitamatult ja igal juhul kahe nädala jooksul ohutuslubadest, mis on väljastatud, mida on uuendatud, muudetud või tühistatud. Asutus teatab taristuettevõtja nime ja aadressi, ohutusloa väljastamiskuupäeva, ulatuse ja kehtivusaja ning tühistamise korral põhjendab oma otsust.

5. Piiriülese taristu puhul teevad pädevad riiklikud ohutusasutused koostööd ohutuslubade väljastamisel.

### Artikkel 13

#### Juurdepääs koolitusele

1. Liikmesriigid tagavad, et raudteeveo-ettevõtjad ning taristuettevõtjad ja nende töötajad, kes täidavad ohutuse seisukohast kriitilisi ülesandeid, pääsevad õiglaselt ja mittediskrimineerivalt juurde vedurijuhtide ja rongi saatepersonali koolitusele, kui selline koolitus on vajalik teenuste osutamiseks nende võrgustikus.

Koolitusteenused hõlmavad koolitust kasutusel olevatel marsruutidel vajalike marsruuditeadmiste, käituseeskirjade ja -menetluste, signaalimis- ja kontrollisüsteemi ning hädaolukorra protseduuride kohta.

Kui koolitusteenused ei sisalda eksameid ja tunnistuste andmist, tagavad liikmesriigid, et raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate töötajatel on juurdepääs sellistele tunnistustele.

Riiklik ohutusasutus tagab, et koolitusteenused vastavad nõuetele, mis on sätestatud direktiivis 2007/59/EÜ, koostalitluse tehnilistes kirjeldustes või käesoleva direktiivi artikli 8 lõike 3 punktis e osutatud siseriiklikes eeskirjades.

2. Kui koolitusvõimalused on kättesaadaval üksnes ühe raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja kaudu, tagavad liikmesriigid, et need tehakse kättesaadavaks teistele raudteeveo-ettevõtjatele mõistliku ja mittediskrimineeriva hinnaga, mis on kulupõhine ja võib sisaldada kasumimarginaali.

3. Uute vedurijuhtide, kaugrongide personali ja ohutuse seisukohast kriitilisi ülesandeid täitva personali värbamisel võivad raudteeveo-ettevõtjad arvesse võtta mis tahes koolitust, kvalifikatsiooni ja kogemust, mis on saadud eelnevalt teistelt raudteeveo-ettevõtjatel. 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. Raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad vastutavad selliste enda töötajate koolitustaseme ja kvalifikatsiooni eest, kes täidavad ohutuse seisukohast kriitilisi ülesandeid.

### Artikkel 14

#### Veeremiüksuste hooldamine

1. Igale veeremiüksusele määratakse enne selle raudteevõrgustikus kasutamist hoolduse eest vastutav üksus ning see üksus registreeritakse raudteeveeremi registris kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 47.

2. Ilma et see piiraks artikli 4 kohast raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vastutust rongi ohutu käitamise eest, tagab hoolduse eest vastutav üksus, et veeremiüksused, mille hoolduse eest ta vastutab, on ohutus töökorras. Selle tagamiseks loob hoolduse eest vastutav üksus kõnealuste veeremiüksuste jaoks hooldussüsteemi, mille abil ta:

- a) tagab, et veeremiüksuseid hooldatakse vastavalt iga veeremiüksuse hooldusraamatule ja kehtivatele nõuetele, sealhulgas hoolduseeskirjadele ja koostalitluse tehniliste kirjelduste asjakohastele sätetele;
- b) rakendab ühiste ohutusmeetoditega kehtestatud vajalikke riskihindamise meetodeid, nagu on osutatud artikli 6 lõike 1 punktis a, tehes seda vajaduse korral koostöös teiste osalistega;
- c) tagab, et tema töövõtjad rakendavad riskikontrollimeetmeid, kohaldades artikli 6 lõike 1 punktis c osutatud jälgimise ühiseid ohutusmeetodeid, ning et see on sätestatud lepingulistes kokkulepetes, mis avalikustatakse ameti või riikliku ohutuasutuse taotlusel;
- d) tagab hooldustoimingute jälgitavuse.

3. Hooldussüsteem hõlmab järgmisi funktsioone:

- a) juhtimisfunktsioon, et teostada järelevalvet punktides b–d osutatud hooldusfunktsioonide üle ja neid koordineerida ning tagada veeremiüksuse ohutu seisukord raudteesüsteemis;
- b) hoolduse arendamise funktsioon, millega vastutatakse hooldusdokumentide haldamise, sealhulgas konfiguratsiooni-juhtimise eest, lähtudes projekteerimis- ja käitamisandmetest ning tööparameetritest ja kogemusest;
- c) vagunipargi hoolduse juhtimise funktsioon, et hallata veeremiüksuse hoolduse eesmärgil käigust mahavõtmist ja pärast hooldust uuesti käikuandmist;
- d) hoolduse teostamise funktsioon, mille abil teostatakse veeremiüksuse või selle osade vajalikku tehnilist hooldust, sealhulgas väljastatakse hooldusdokumendid.

Hoolduse eest vastutav üksus täidab juhtimisfunktsiooni ise, kuid võib punktides b–d osutatud hooldusfunktsioone või nende osi alltöövõtu korras hankida teistelt lepinguosalistelt, näiteks hooldustöökodadelt.

Hoolduse eest vastutav üksus tagab kõikide punktides a–d sätestatud funktsioonide vastavuse III lisa sätestatud nõuetele ja hindamiskriteeriumidele.

Hooldustöökodad kohaldavad III lisa vastavaid osi, nagu on kindlaks määratud lõike 8 punkti a kohaselt vastu võetud rakendusaktides, mis vastavad sertifitseeritavatele funktsioonidele ja tegevustele.

4. Kaubavagunite puhul ja muude veeremiüksuste puhul pärast lõike 8 punktis b osutatud rakendusaktide vastuvõtmist sertifitseerib akrediteeritud või tunnustatud asutus või riiklik ohutuasutus kooskõlas järgmiste esitatud tingimustega iga hoolduse eest vastutava üksuse ning annab talle hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi (ECM-sertifikaat):

- a) sertifitseerimisprotsessi akrediteerimis- ja tunnustamisprotsessid põhinevad samuti sõltumatuse, pädevuse ja erapooletuse kriteeriumidel;
- b) sertifitseerimissüsteem tõendab, et hoolduse eest vastutav üksus on loonud hooldussüsteemi, mis tagab, et kõik veeremiüksused, mille hoolduse eest ta vastutab, on ohutus töökorras;
- c) ECM-sertifikaadi andmine peab põhinema selle hindamisel, kas hoolduse eest vastutav üksus on võimeline täitma III lisa sätestatud asjaomaseid nõudeid ja hindamiskriteeriume ning neid järjekindlalt kohaldama. See hõlmab järelevalvesüsteemi, mis tagab kõnealuste nõuete ja hindamiskriteeriumide jätkuva järgimise pärast ECM-sertifikaadi väljastamist;
- d) hooldustöökodade sertifitseerimine peab põhinema III lisa vastavate osade järgimisel, mida kohaldatakse vastavatele sertifitseeritavatele funktsioonidele ja tegevustele.

Kui hoolduse eest vastutav üksus on raudteeveo-ettevõtja või taristuettevõtja, võib riiklik ohutusamet kooskõlas artiklis 10 või 12 osutatud menetlusega kontrollida vastavust esimeses lõigus sätestatud tingimustele ning seda vastavust kinnitada nende menetluste kohaselt antud tunnistustes.

5. Lõike 4 kohaselt väljastatud sertifikaadid kehtivad kogu liidu territooriumil.

6. Ameti antud soovitusel võtab komisjon rakendusaktidega vastu lõike 4 esimeses lõigus osutatud sertifitseerimistingimuste üksikasjalikud sätted kaubavagunite hoolduse eest vastutava üksuse jaoks, sealhulgas III lisas sätestatud nõuded kooskõlas asjaomaste ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkidega, ning muudab vajaduse korral kõnealuseid sätteid.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Kaubavagunite suhtes kohaldatavat sertifitseerimissüsteemi, mis on vastu võetud komisjoni määrusega (EL) nr 445/2011, <sup>(1)</sup> kohaldatakse jätkuvalt seni, kuni hakatakse kohaldama käesolevas lõikes osutatud rakendusakte.

7. Amet hindab hiljemalt 16. juuniks 2018 kaubavagunite puhul hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimissüsteemi, kaalub kõnealuse süsteemi laiendamise otstarbekust kõigile veeremiüksustele ja hooldustöökodade kohustusliku sertifitseerimise kehtestamist ning esitab selle kohta komisjonile aruande.

8. Tuginedes ameti poolt kooskõlas lõikega 7 läbi viidud hindamisega, võtab komisjon asjakohasel juhul rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted, millega määratakse kindlaks, milliseid III lisas sätestatud nõudeid kohaldatakse (ning vajaduse korral muudab neid järgnevalt):

- a) hooldamisele hooldustöökodades, sealhulgas üksikasjalikud sätted, et tagada hooldustöökodade sertifitseerimise ühtne rakendamine kooskõlas asjaomaste ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkidega;
- b) muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimisele nende tehniliste omaduste alusel, sealhulgas üksikasjalikud sätted, et tagada kõnealuste üksuste ühtne sertifitseerimistingimuste rakendamine muude veeremiüksuste kui kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste puhul kooskõlas asjaomaste ühiste ohutusmeetodite ja ühiste ohutuseesmärkidega.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 15

#### Hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi erandid

1. Liikmesriigid võivad otsustada täita oma kohustust hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisel alternatiivsete meetmete kaudu, järgides artikliga 14 loodud hooldussüsteemi, järgmistel juhtudel:

- a) kolmandas riigis registreeritud ja kõnealuse riigi seaduste järgi hooldatavad veeremiüksused;
- b) veeremiüksused, mida kasutatakse raudteevõrgustikes või -liinidel, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku rööpmelaiusest ja mille puhul artikli 14 lõikes 2 sätestatud nõuete täitmist tagavad rahvusvahelised lepingud kolmandate riikidega;
- c) kauba- ja reisivagunid, mida kasutatakse ühiselt selliste kolmandate riikidega, kelle rööpmelaius erineb liidu territooriumil peamise raudteevõrgustiku omast;
- d) artikli 2 lõikes 3 osutatud võrgustikes kasutatavad veeremiüksused ning sõjaväevarustus ja eritransport, mis vajavad enne kasutuselevõttu riikliku ohutusameti *ad hoc* luba. Sellisel juhul lubatakse erandeid mitte kauemaks kui viieks aastaks.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 10. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 445/2011, milles käsitletakse kaubavagunite hoolduse eest vastutavate üksuste sertifitseerimise süsteemi ja millega muudetakse määrust (EÜ) nr 653/2007 (ELT L 122, 11.5.2011, lk 22).

2. Lõikes 1 osutatud alternatiivseid meetmeid rakendatakse erandite kaudu, milleks asjaomane riiklik ohutusasutus või amet annab loa järgmistel juhtudel:
- a) kui registreeritakse veeremiüksuseid vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artiklile 47, niivõrd kui see on seotud hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisega;
  - b) kui väljastatakse ühtseid ohutustunnistusi ja ohutuslube raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele vastavalt käesoleva direktiivi artiklitele 10 ja 12, niivõrd kui see on seotud hoolduse eest vastutava üksuse kindlaksmääramisega või sertifitseerimisega.
3. Artiklis 19 osutatud iga-aastases aruandes tuuakse erandid välja ning neid põhjendatakse. Kui ilmneb, et liidu raudteesüsteemis võetakse liigseid ohutusriske, teavitab amet sellest viivitamata komisjoni. Komisjon võtab ühendust asjaomaste pooltega ja vajaduse korral nõuab, et asjaomane liikmesriik tühistaks oma erandiotsuse.

#### IV PEATÜKK

#### RIIKLIKUD OHUTUSASUTUSED

#### Artikkel 16

#### Ülesanded

1. Iga liikmesriik moodustab riikliku ohutusasutuse. Liikmesriigid tagavad, et riiklikul ohutusasutusel oleks vajalik sisemine ja väline organisatsiooniline suutlikkus inim- ja materiaalsete ressursside kujul. Selle asutuse töökorraldus, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei sõltu ühestki raudteeveo-ettevõtjast, taristuettevõtjast, taotlejast, tellijast ega avaliku teenuse osutamise hankelepingu sõlmijast. See ohutusasutus võib olla transpordiküsimuste eest vastutava riikliku ministeeriumi osakond, tingimusel et eelnimetatud sõltumatus on tagatud.
2. Riiklikule ohutusasutusele usaldatakse vähemalt järgmised ülesanded:
- a) direktiivi (EL) 2016/797 artikli 18 lõike 2 kohase liidu raudteesüsteemi moodustavate raudteeäärse kontrolli ja signaalimise, energia ja taristu allsüsteemide kasutuselevõtu lubamine;
  - b) veeremiüksuse turule laskmise loa väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikega 8;
  - c) ameti toetamine veeremiüksuse turule laskmise loa väljastamisel, uuendamisel, muutmisel ja tühistamisel kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikli 21 lõikega 5 ning veeremiüksuse tüübiloa väljastamisel, uuendamisel, muutmisel ja tühistamisel kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 24;
  - d) järelevalve teostamine enda territooriumil, et koostalitluse komponendid vastavad olulistele nõuetele, nagu on nõutud direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 8;
  - e) selle tagamine, et veeremiüksuse number on antud kooskõlas direktiivi (EL) 2016/797 artikliga 46, ilma et see piiraks kõnealuse direktiivi artikli 47 lõike 4 kohaldamist;
  - f) ameti toetamine artikli 10 lõike 5 kohaselt antavate ühtsete ohutustunnistuste väljastamisel, uuendamisel, muutmisel ja tühistamisel;
  - g) artikli 10 lõike 8 kohaselt antavate ühtsete ohutustunnistuste väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine;
  - h) artikli 12 kohaselt antud ohutuslubade väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine;
  - i) ohutuse õigusraamistiku, sealhulgas siseriiklike eeskirjade süsteemi jälgimine, edendamine ning vajaduse korral jõustamine ja ajakohastamine;
  - j) raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate järelevalve kooskõlas artikliga 17;
  - k) kui see on asjakohane ja kooskõlas siseriikliku õigusega, vedurijuhilubade väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine vastavalt direktiivile 2007/59/EÜ;
  - l) kui see on asjakohane ja kooskõlas siseriikliku õigusega, hoolduse eest vastutavate üksuste ECM-sertifikaatide väljastamine, uuendamine, muutmine ja tühistamine.



3. Lõikes 2 osutatud ülesandeid ei ole lubatud üle anda taristuettevõtjatele, raudteeveo-ettevõtjatele ega tellijatele ega neilt alltöövõtu korras osta.

#### Artikkel 17

### Järelevalve

1. Riiklikud ohutuasutused teostavad järelevalvet selle üle, et raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad täidaksid jätkuvalt õiguslikku kohustust kasutada artiklis 9 osutatud ohutusjuhtimise süsteemi.

Sel eesmärgil kohaldavad riiklikud ohutuasutused põhimõtteid, mis on sätestatud artikli 6 lõike 1 punktis c osutatud asjakohastes järelevalve ühistes ohutusmeetodites, tagades et järelevalve hõlmab eelkõige kontrollimist, kas raudteeveo-ettevõtjad ja taristuettevõtjad kasutavad järgmist:

- a) ohutusjuhtimise süsteemi, et jälgida selle tulemuslikkust;
- b) ohutusjuhtimise süsteemi elemente üksikult või osaliselt, sealhulgas veotegevust, hoolduse pakkumist ja materjalitarneid ning lepinguliste töövõtjate kasutamist, et jälgida nende tulemuslikkust, kui see on asjakohane, ning
- c) artiklis 6 osutatud asjakohaseid ühiseid ohutusmeetodeid. Selle punktiga seotud järelevalvetegevus on nõutav ka hoolduse eest vastutavate üksuste puhul.

2. Raudteeveo-ettevõtjad teavitavad asjakohaseid riiklikke ohutuasutusi vähemalt kaks kuud enne mis tahes uue raudteeveotegevuse käivitamist, et ohutuasutused saaksid alustada järelevalve kavandamist. Lisaks esitavad raudteeveo-ettevõtjad teabe töötajakategooriate ja veeremitüüpide kohta.

3. Ühtse ohutustunnistuse omanik teavitab pädevaid riiklikke ohutuasutusi viivitamata mis tahes olulistest muutustest lõikes 2 osutatud teabes.

4. Liikmesriikide määratud pädevad asutused tagavad järelevalve vedurijuhtidele kohalduvate töö-, sõidu- ja puhkeaja eeskirjade täitmise üle. Kui riiklikud ohutuasutused nimetatud ülesande täitmist ei taga, teevad pädevad asutused riiklike ohutuasutustega koostööd, et riiklikud ohutuasutused saaksid oma raudteeohutuse järelevalvaja rolli täita.

5. Kui riiklik ohutuasutus leiab, et ühtse ohutustunnistuse omanik ei täida enam tunnistuse andmise tingimusi, palub ta ametil ohutustunnistust piirata või see tühistada. Amet teavitab viivitamatult kõiki pädevaid riiklikke ohutuasutusi. Kui amet otsustab ühtse ohutustunnistuse tühistada või seda piirata, põhjendab ta oma otsust.

Ameti ja riikliku ohutuasutuse eri arvamuse korral kohaldatakse artikli 10 lõikes 7 osutatud vahekohtumenetlust. Kui kõnealuse vahekohtumenetluse tulemusel ühtset ohutustunnistust ei tühistata ega piirata, siis tuleb käesoleva artikli lõikes 6 osutatud ajutised kaitsemeetmed peatada.

Kui riiklik ohutuasutus on ise andnud ühtse ohutustunnistuse kooskõlas artikli 10 lõikega 8, võib ta tunnistuse tühistada või seda piirata, põhjendades oma otsust ja teavitades ametit.

Ühtse ohutustunnistuse omanikul, kelle tunnistuse on amet või riiklik ohutuasutus piiranud või tühistanud, on õigus otsus edasi kaevata kooskõlas artikli 10 lõikega 12.

6. Kui riiklik ohutuasutus tuvastab järelevalve teostamise ajal tõsise ohutusriski, võib ta igal ajal kohaldada ajutisi kaitsemeetmeid, sealhulgas viivitamata piirata või peatada asjaomase tegevuse. Kui ühtne ohutustunnistus oli välja antud ameti poolt, siis teavitab riiklik ohutuasutus ametit sellest viivitamata ja esitab oma otsust toetavad tõendid.

Kui amet leiab, et ühtse ohutustunnistuse omanik ei täida enam tunnistuse andmise tingimusi, siis ta piirab või tühistab viivitamata nimetatud tunnistuse.

Kui amet leiab, et riikliku ohutusasutuse poolt kohaldatud meetmed ei ole proportsionaalsed, siis võib ta riiklikult ohutusasutuselt nõuda selliste meetmete tühistamist või kohandamist. Amet ja riiklik hindamisasutus teevad koostööd, et jõuda kokkuleppele mõlemale poolele vastuvõetavas lahenduses. Vajaduse korral kaasatakse sellesse protsessi raudteeveo-ettevõtja. Kui nimetatud menetlus ei anna tulemusi, jääb jõusse riikliku ohutusasutuse otsus kohaldada ajutisi kaitsemeetmeid.

Riikliku ohutusasutuse otsuse ajutiste kaitsemeetmete kohaldamise kohta võib artikli 18 lõikes 3 osutatud korras liikmesriigi kohtus läbi vaadata. Sellisel juhul võib ajutisi kaitsemeetmeid kohaldada kohtuliku läbivaatamise lõpuni, ilma et see piiraks lõike 5 kohaldamist.

Kui ajutiste kaitsemeetmete kestus ei ületa kolme kuud, siis palub riiklik ohutusasutus ametil ühtset ohutustunnistust piirata või see tühistada ning kohaldatakse lõikes 5 sätestatud korda.

7. Riiklik ohutusasutus teostab järelevalvet selle raudteearse kontrolli ja signaalimise, energia ja taristu allsüsteemide üle ning tagab, et need vastavad olulistele nõuetele. Piiriüleste taristute puhul teostab ta järelevalvet koostöös teiste pädevate riiklike ohutusasutustega. Kui riiklik ohutusasutus leiab, et loa saanud taristuettevõtja ei vasta enam ohutusloa andmise tingimustele, piirab ta luba või tühistab selle ja põhjendab oma otsust.

8. Taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimise süsteemide tõhususe üle järelevalve teostamisel võivad riiklikud ohutusasutused võtta arvesse käesoleva direktiivi artikli 4 lõikes 4 osutatud raudteesektori osaliste ohutustaset ning, kui see on asjakohane, direktiivis 2007/59/EÜ osutatud koolituskeskuseid, tingimusel et nende tegevus mõjutab raudteeohutust. Selle lõike kohaldamine ei piira raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate vastutust, millele on osutatud käesoleva direktiivi artikli 4 lõikes 3.

9. Nende liikmesriikide riiklikud ohutusasutused, kus raudteeveo-ettevõtja tegutseb, teevad asjaomase raudteeveo-ettevõtja üle tehtava järelevalve koordineerimiseks koostööd, tagamaks, et jagatakse konkreetset raudteeveo-ettevõtjat käsitlevat põhiteavet, eriti teadaolevate riskide ja ohutustaseme kohta. Riiklik ohutusasutus jagab ka teavet teiste asjakohaste riiklike ohutusasutuste ja ametiga, kui ta leiab, et raudteeveo-ettevõtja ei võta vajalikke riskikontrollimeetmeid.

Kõnealuse koostööga tagatakse, et järelevalve on piisav ning et välditakse kontrolli ja auditite dubleerimist. Riiklikud ohutusasutused võivad välja töötada ühise järelevalvekava tagamaks, et auditeid ja muid kontrollimisi teostatakse korrapäraselt, võttes arvesse igas asjaomas liikmesriigis teostatavate transporditoimingute liiki ja ulatust.

Amet toetab sellist koordineerimist ning töötab sel eesmärgil välja suunised.

10. Riiklikud ohutusasutused võivad saata teateid, et hoiatada raudteeveo-ettevõtjaid ja taristuettevõtjaid juhul, kui nad ei täida lõikes 1 sätestatud kohustusi.

11. Riiklikud ohutusasutused kasutavad teavet, mille amet on kogunud artikli 10 lõike 5 punktis a osutatud toimiku hindamise käigus, et teostada järelevalvet raudteeveo-ettevõtja üle pärast talle ühtse ohutustunnistuse andmist. Nad kasutavad teavet, mis on kogutud kooskõlas artikliga 12 ohutusloa andmise menetluse käigus, et teostada järelevalvet taristuettevõtja üle.

12. Amet või pädevad riiklikud ohutusasutused (kui ohutustunnistus anti kooskõlas artikli 10 lõikega 8) kasutavad ühtse ohutustunnistuse uuendamise eesmärgil teavet, mis on kogutud järelevalve käigus. Riiklikud ohutusasutused kasutavad ohutuslubade uuendamise eesmärgil ka teavet, mida nad on kogunud enda teostatud järelevalve käigus.

13. Amet ja riiklikud ohutusasutused lepivad kokku vajaliku korra, et koordineerida ja tagada lõigetes 10, 11 ja 12 osutatud täielikku teabevahetust.

*Artikkel 18***Otsustamise põhimõtted**

1. Amet, hinnates ühtse ohutustunnistuse taotlusi kooskõlas artikli 10 lõikega 1, ja riiklikud ohutusasutused täidavad oma ülesandeid avatult, mittediskrimineerivalt ja läbipaistvalt. Eelkõige kuuluvad nad ära kõik huvitatud isikud ja põhjendavad oma otsuseid.

Nad vastavad viivitamata nõuetele ja taotlustele ning teatavad oma teabenõuetest viivitamata ja võtavad kõik oma otsused vastu nelja kuu jooksul pärast seda, kui taotleja on neile esitanud kogu asjakohase teabe. Nad võivad artiklis 16 osutatud ülesannete täitmisel igal ajal taotleda tehnilist abi taristuettevõtjatelt ja raudteeveo-ettevõtjatelt või muudelt pädevatelt asutustelt.

Siseriikliku õigusraamistiku väljatöötamise käigus konsulteerivad riiklikud ohutusasutused kõigi osaliste ja huvitatud isikutega, sealhulgas taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, tootjate ja hoolduse pakkujate, kasutajate ja töötajate esindajatega.

2. Riiklikud ohutusasutused on vabad läbi viima mis tahes kontrolle, auditeid ja ohutusjuurdlust, mis on neile vajalikud ülesannete täitmiseks, ja neile antakse juurdepääs taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate ning vajaduse korral artiklis 4 osutatud kõigi osaliste kõikidele asjakohastele dokumentidele ja tööruumidele, sisseseadele ning seadmetele. Kui amet täidab kooskõlas artikli 10 lõikega 5 ohutustunnistuse andmisega seotud ülesandeid, on tal raudteeveo-ettevõtjate suhtes samad õigused.

3. Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et riiklike ohutusasutuste otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.

4. Riiklikud ohutusasutused vahetavad aktiivselt arvamusi ja kogemusi, tehes seda eelkõige ameti loodud võrgustiku abil, et ühtlustada oma otsuste tegemise kriteeriume kogu liidus.

*Artikkel 19***Aastaruanne**

Riiklikud ohutusasutused avaldavad oma eelnenud aasta tegevust käsitleva aastaruande ja saadavad selle ametile 30. septembriks. Aruanne sisaldab järgmist teavet:

- a) raudteeohutuse areng, sealhulgas liikmesriigi tasandil ühistest ohutusnäitajatest tehtud kokkuvõtte kooskõlas artikli 5 lõikega 1;
- b) olulised muutused raudteeohutust käsitlevates õigusaktides ja eeskirjades;
- c) ohutustunnistuste ja ohutuslubade andmise areng;
- d) taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate üle teostatava järelevalve tulemused, sealhulgas kontrollide ja auditite arv ja tulemused ning nendega seotud kogemused;
- e) artikli 15 kohaselt tehtud erandid ning
- f) raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate kogemused asjakohaste ühiste ohutusmeetodite kohaldamisel.

## V PEATÜKK

## ÕNNETUSJUHTUMITE JA INTSIDENTIDE UURIMINE

*Artikkel 20***Uurimiskohustus**

1. Liikmesriigid tagavad, et artiklis 22 osutatud ohutusjuurdlusasutus teostab pärast iga rasket õnnetusjuhtumit liidu raudteesüsteemis ohutusjuurdluste. Kõnealuse ohutusjuurdluste eesmärk on võimaluse korral suurendada raudteeohutust ja vältida õnnetusjuhtumeid.

2. Artiklis 22 osutatud ohutusjuurdlusasutus võib uurida ka neid õnnetusjuhtumeid ja intsidente, mis veidi teistsugustel tingimustel võinuks põhjustada raskeid õnnetusjuhtumeid, sealhulgas liidu raudteesüsteemi struktuuriliste allsüsteemide või koostalitluse komponentide tehnilised tõrked.

Ohutusjuurdlusasutus võib otsustada, kas sellist õnnetusjuhtumit või intsidenti tuleb uurida. Otsustamisel võtab ta arvesse järgmist:

- a) õnnetusjuhtumi või intsidendi tõsidus;
- b) kas see on osa õnnetusjuhtumite või intsidentide seeriast, mis mõjutavad süsteemi kui tervikut;
- c) selle mõju raudteeohutusele ning
- d) taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate, riikliku ohutusasutuse või liikmesriikide taotlused.

3. Ohutusjuurdluste ulatuse ja nende teostamisel järgitava korra määrab ohutusjuurdlusasutus, võttes arvesse artikleid 21 ja 23, ning sõltuvalt järeldustest, mida loodetakse õnnetusjuhtumist või intsidendist teha ohutuse suurendamise eesmärgil.

4. Ohutusjuurdlus ei ole mitte mingil juhul seotud süü või vastutuse määramisega.

#### Artikkel 21

### Juurdluse õiguslik seisund

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

2. Liikmesriigid tagavad vastavalt oma siseriiklikele õigusaktidele, et kohtuliku uurimise eest vastutavad ametiasutused teevad täies ulatuses koostööd ning et uurijatele antakse võimalikult kiiresti juurdepääs ohutusjuurdluse läbiviimiseks asjakohasele teabele ja tõenditele. Eelkõige tagatakse neile:

- a) juurdepääs õnnetusjuhtumi või intsidendi sündmuskohale ning kaasatud veeremile, seotud taristu-, rongijuhtimis- ja signaalimisseadmetele;
- b) õigus vahetult koostatud tõendusmaterjali nimekirjale ja purunenud esemete, taristurajatiste või komponentide kontrollitud teisaldamisele uurimise või analüüsi jaoks;
- c) piiramatut juurdepääs pardasalvestusseadmetele ning suuliste teadete salvestamise ja signaalimis- ja rongijuhtimis-süsteemi tööd registreerivate seadmete sisule ja nende kasutamisele;
- d) juurdepääs ohvrite surnukehade uurimise tulemustele;
- e) juurdepääs õnnetusjuhtumiga või intsidendiga seotud rongipersonali ja muu raudteepersonali uurimise tulemustele;
- f) võimalus küsitleda õnnetusjuhtumiga või intsidendiga seotud raudteepersonali ja teisi tunnistajaid;
- g) juurdepääs kaasatud taristuettevõtja, raudteeveo-ettevõtja, hoolduse eest vastutava üksuse ja riikliku ohutusasutuse asjakohasele teabele või dokumentidele.

3. Amet teeb ohutusjuurdlusasutusega koostööd, kui uurimine hõlmab ametilt loa saanud veeremiüksusi või ametilt tunnistuse saanud raudteeveo-ettevõtjaid. Ta esitab ohutusjuurdlusasutusele võimalikult kiiresti nõutava teabe või dokumendid ning lisab selgitused, kui neid nõutakse.

4. Ohutusjuurdlus viiakse läbi mis tahes kohtulikust juurdlusest sõltumatult.

*Artikkel 22***Ohutusjuurdlusasutus**

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 20 osutatud õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimised teostab alaline organ, mis koosneb vähemalt ühest uurijast, kes on suuteline täitma juhtiva uurija ülesandeid õnnetusjuhtumi või intsidendi korral. Kõnealuse organi ülesehitus, õiguslik struktuur ja otsustamisprotsess ei sõltu ühestki taristuettevõtjast, raudteeveo-ettevõtjast, kasutustasu määramise asutusest, läbilaskevõime jaotamise asutusest ega vastavushindamisasutusest ega ühestki poolest, kelle huvid võiksid sattuda konflikti ohutusjuurdlusasutusele usaldatud ülesannetega. Lisaks sellele on ta talitluslikult sõltumatu riiklikust ohutusasutusest, ametist ja raudteid reguleerivast asutusest.

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

3. Liikmesriigid näevad ette, et raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad ja vajaduse korral riiklik ohutusasutus on kohustatud viivitamata teatama artiklis 20 osutatud õnnetusjuhtumitest ja intsidentidest ohutusjuurdlusasutusele, esitades kogu olemasoleva teabe. Kui see on asjakohane, tuleks kõnealust teatamist ajakohastada kohe, kui mis tahes puuduv teave saab kättesaadavaks.

Ohutusjuurdlusasutus otsustab viivitamata ja igal juhul hiljemalt kahe kuu jooksul alates teate saamisest õnnetusjuhtumi või intsidendi kohta, kas alustada ohutusjuurdlust või mitte.

4. Ohutusjuurdlusasutus võib kombineerida käesoleva direktiivi raames talle antud ülesandeid ka muude juhtumite kui raudteeõnnetusi ja intsidente käsitlevate ohutusjuurdlustega, kui sellised teised ohutusjuurdlused ei ohusta tema sõltumatust.

5. Vajaduse korral ja tingimusel, et see ei kahjusta lõikes 1 sätestatud ohutusjuurdlusasutuse sõltumatust, võib ohutusjuurdlusasutus taotleda teiste liikmesriikide või ameti ohutusjuurdlusasutuste abi eriteadmiste osas või tehniliste kontrollide ja analüüside teostamiseks või hinnangute andmiseks.

6. Liikmesriigid võivad ohutusjuurdlusasutusele usaldada ka artiklis 20 nimetatud raudteeõnnetuste ja intsidentide uurimise.

7. Ohutusjuurdlusasutused vahetavad aktiivselt arvamusi ja kogemusi ühiste uurimismeetodite väljatöötamiseks, ohutuslaste soovitude järelkontrolli ühiste põhimõtete koostamiseks ning teaduse ja tehnika arenguga kohanemiseks.

Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, toetab amet ohutusjuurdlusasutusi selle ülesande täitmisel kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikli 38 lõikega 2.

Ohutusjuurdlusasutused loovad ameti toetusel kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikli 38 lõikega 2 vastastikuste eksperdihinnangute programmi, milles kõiki ohutusjuurdlusasutusi ergutatakse osalema, et kontrollida nende tõhusust ja sõltumatust. Ohutusjuurdlusasutused avaldavad määruse (EL) 2016/796 artikli 38 lõikes 2 osutatud sekretariaadi toel:

- a) vastastikuse eksperdihinnangu ühisprogrammi ja hindamiskriteeriumid ning
- b) iga-aastase aruande programmi kohta, tõstes esile kindlakstehtud tugevaid külgi ja tehes parandusettepanekuid.

Vastastikuse eksperdihinnangu aruanded esitatakse kõigile ohutusjuurdlusasutustele ja ametile. Need aruanded avaldatakse vabatahtlikkuse alusel.

*Artikkel 23***Ohutusjuurdlusmenetlus**

1. Artiklis 20 osutatud õnnetusjuhtumit või intsidenti uurib selle toimumiskoha liikmesriigi ohutusjuurdlusasutus. Kui ei ole võimalik kindlaks määrata, millises liikmesriigis see toimus või kui see toimus kahe liikmesriigi vahelisel piirirajatisel või selle lähedal, lepivad asjaomased ohutusjuurdlusasutused kokku, kumb neist ohutusjuurdluse läbi viib, või lepivad nad kokku selle ühises läbiviimises. Esimesena mainitud juhul on teisel ohutusjuurdlusasutusel lubatud ohutusjuurdluses osaleda ja selle tulemustest täielikult osa saada.

Teiste liikmesriikide ohutusjuurdlusasutused kutsutakse asjakohasel juhul ohutusjuurdluses osalema, ja nad osalevad selles alati, kui:

- a) õnnetusjuhtumi või intsidendiga on seotud ühes neist liikmesriikidest asutatud ja litsentseeritud raudteeveo-ettevõtja või
- b) õnnetusjuhtumi või intsidendiga on seotud ühes neist liikmesriikidest registreeritud või hooldatud veeremiüksus.

Osalema kutsutud liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustele antakse õigused, mis võimaldavad neil vastava taotluse korral abi osutada tõendusmaterjali kogumisel mõne teise liikmesriigi ohutusjuurdlusasutuse jaoks.

Osalema kutsutud liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustele antakse juurdepääs teabele ja tõendusmaterjalidele, mida on vaja selleks, et neil oleks võimalik tõhusalt ohutusjuurdluses osaleda, järgides nõuetekohaselt kohtumenetlusi käsitlevaid riiklikke õigusakte.

Käesolev lõige ei takista liikmesriike kokku leppimast, et asjaomased asutused viivad ohutusjuurdluse ka muudel tingimustel läbi koostöös.

2. Iga õnnetusjuhtumi või intsidendi puhul organiseerib ohutusjuurdluse eest vastutav organ ohutusjuurdluse teostamise asjakohased vahendid, mis hõlmavad vajalikke tegevusalaseid ja tehnilisi eriteadmisi. Need eriteadmised võidakse hankida asutusesiseselt või -väliselt, olenevalt uuritava õnnetusjuhtumi või intsidendi iseloomust.

3. Ohutusjuurdlus teostatakse nii avatult kui võimalik, nii et kõik pooled kuulatakse ära ja neid teavitatakse juurdluse tulemustest. Asjaomasele taristuettevõtjale ja raudteeveo-ettevõtjatele, riiklikule ohutusasutusele, ametile, ohvritele ja nende sugulastele, kahjustatud vara omanikele, tootjatele, asjaomastele hädaabiteenistustele ning töötajate ja kasutajate esindajatele antakse võimalus anda asjakohast tehnilist teavet ohutusjuurdlusaruande kvaliteedi parandamiseks. Ohutusjuurdlusasutus võtab samuti arvesse ohvrite ja nende sugulaste mõistlikke vajadusi ning teavitab neid ohutusjuurdluse käigust.

4. Ohutusjuurdlusasutus viib läbi õnnetuspaiga uurimise võimalikult lühikese ajaga, et taristuettevõtja saaks taristu taastada ja selle võimalikult kiiresti raudteeveoteenuste osutamiseks avada.

#### Artikkel 24

#### Aruanded

1. Artiklis 20 osutatud õnnetusjuhtumi või intsidendi uurimise puhul koostatakse aruanded, mille vorm sõltub õnnetusjuhtumi või intsidendi liigist ja tõsidusest ning ohutusjuurdlustulemuste asjakohasusest. Aruannetes märgitakse ära artikli 20 lõikes 1 osutatud ohutusjuurdluste eesmärgid ja need sisaldavad asjakohasel juhul ohutusalaseid soovitusi.

2. Ohutusjuurdlusasutus avalikustab lõpparuande võimalikult lühikese aja jooksul ja tavaliselt hiljemalt 12 kuu jooksul pärast juhtumi toimumise kuupäeva. Kui lõpparuannet ei ole võimalik avalikustada 12 kuu jooksul, avaldab ohutusjuurdlusasutus vahearuande vähemalt kord aastas õnnetusjuhtumi toimumise kuupäeval, kirjeldades ohutusjuurdluse seisuga ning tõstatatud ohutusküsimusi. Aruanne koos ohutusalaste soovitustega edastatakse artikli 23 lõikes 3 osutatud asjakohastele pooltele ning teiste liikmesriikide asjaomastele organitele ja pooltele.

Võttes arvesse ohutusjuurdlusasutuste saadud kogemusi, kehtestab komisjon rakendusaktidega õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimist käsitlevate aruannete jaoks aruandlusstruktuuri, mida tuleb järgida võimalikult täpselt. Nimetatud aruandlusstruktuur hõlmab järgmisi elemente:

- a) juhtumi ja selle tausta kirjeldus;
- b) uurimiste ja küsitluste andmed, sealhulgas andmed ohutusjuhtimise süsteemi, kohaldatud eeskirjade ja määruste, veeremi ja tehnilise sisseade seisukorra, tööjõu korralduse, töökorraldust käsitleva dokumentatsiooni ning varasemate samalaadse iseloomuga juhtumite kohta;

- c) analüüs ja järeldused juhtumi põhjuste kohta, sealhulgas juhtumile kaasaaidanud tegurite kohta, mis on seotud:
- i) asjaomaste isikute poolt võetud meetmete;
  - ii) veeremi või tehnilise sisseaseade seisukorra;
  - iii) töötajate oskuste, menetluste ja hoolduse;
  - iv) õigusraamistiku tingimuste ning
  - v) ohutusjuhtimise süsteemi kohaldamisega.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Ohutusjuurdlusasutus avaldab igal aastal 30. septembriks aastaaruande, milles annab aru eelnenud aastal teostatud ohutusjuurdlustest, ohutusalaalastest soovitudest ja eelnevalt antud soovitude põhjal võetud meetmetest.

#### Artikkel 25

##### Ametile edastatav teave

1. Seitsme päeva jooksul pärast ohutusjuurdluse alustamise otsust teavitab ohutusjuurdlusasutus sellest ametit. Teates näidatakse juhtumi kuupäev, kellaeg ja koht, selle liik ja tagajärjed surmajuhtumite, vigastuste ja materiaalse kahju osas.
2. Ohutusjuurdlusasutus saadab ametile koopia artikli 24 lõikes 2 osutatud lõpparuandest ja artikli 24 lõikes 3 osutatud aastaaruandest.

#### Artikkel 26

##### Ohutusalaalased soovitud

1. Ohutusjuurdlusasutuse antud ohutusalaalne soovitus ei loo mingil juhul eeldust õnnetusjuhtumis või intsidendis süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.
2. Soovitud adresseeritakse riiklikule ohutusasutusele ja kui seda eeldab soovitus laad, siis ka ametile, ja teistele asjaomase liikmesriigi või liikmesriikide organitele või asutustele. Liikmesriigid, nende riiklikud ohutusasutused ja amet võtavad oma pädevuse piires vajalikud meetmed tagamaks, et ohutusjuurdlusasutuste antud ohutusalaalseid soovitusi võetakse nõuetekohaselt arvesse ja vajaduse korral järgitakse.
3. Amet, riiklik ohutusasutus ja teised ametiasutused või organid või vajaduse korral teised liikmesriigid, kellele soovitud on adresseeritud, annavad ohutusjuurdlusasutusele korrapäraselt aru kõnealuse soovitusel tagajärjel võetud või kavandatavatest meetmetest.

#### VI PEATÜKK

##### ÜLEMINEKU- JA LÕPPSÄTTED

#### Artikkel 27

##### Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 6 lõikes 6 ja artikli 7 lõikes 6 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 15. juunist 2016. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. On eriti oluline, et komisjon järgiks oma tavapärasel praktikal ning konsulteeriks enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.

4. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 6 lõikes 6 ja artikli 7 lõikes 6 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

5. Niipea, kui komisjon on vastu võtnud delegeeritud õigusakti, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 6 lõike 6 ja artikli 7 lõike 6 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

#### Artikkel 28

##### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 51 osutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

#### Artikkel 29

##### Aruandlus ja liidu edasised meetmed

1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 16. juuniks 2021 ja pärast seda iga viie aasta järel aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta, mille eesmärk on eelkõige jälgida ühtsete ohutustunnistuste väljastamise meetmete tõhusust.

Vajaduse korral lisatakse aruandele asjakohased ettepanekud liidu edasisteks meetmeteks.

2. Amet hindab ohutusalase kultuuri arengut, sealhulgas juhtumitest teatamist. Ta esitab 16. juuniks 2024 komisjonile aruande, mis käsitleb, kui see on asjakohane, süsteemis vajalike paranduste tegemist. Nende soovitude alusel võtab komisjon asjakohased meetmed ning esitab vajaduse korral käesoleva direktiivi muudatusettepanekud.

3. Komisjon esitab 16. detsembriks 2017 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande võetud meetmete kohta eesmärgiga saavutada järgmised eesmärgid:

- a) tootjate kohustus tähistada Euroopa raudteevõrgustikus kasutatavad ohutuse seisukohast olulised komponendid identifitseerimiskoodiga, tagades, et identifitseerimiskoodis esitatakse selgelt komponent, tootja nimi ja olulised tootmisandmed;
- b) kõnealuste ohutuse seisukohast oluliste komponentide täielik jälgitavus, nende hooldustoimingute jälgitavus ja kasutusea märkimine ning
- c) kõnealuste komponentide ühiste kohustuslike hoolduspõhimõtete esitamine.

#### Artikkel 30

##### Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad selliste karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, mittediskrimineerivad ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist eeskirjadest komisjonile artikli 33 lõikes 1 kindlaks määratud kuupäevaks ja annavad viivitamata teada neid edaspidi mõjutavatest muudatustest.



*Artikkel 31***Üleminekusätted**

1. Direktiivi 2004/49/EÜ V lisa kohaldatakse kuni käesoleva direktiivi artikli 24 lõikes 2 osutatud rakendusaktide kohaldamise kuupäevani.
2. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 3 kohaldamist, kohaldatakse nende raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kellele tuleb ohutustunnistus anda 15. juuni 2016. aasta ja 16. juuni 2019. aasta vahelisel ajal, direktiivi 2004/49/EÜ. Sellised ohutustunnistused kehtivad kuni nende kehtivusaja lõpuni.
3. Amet asub täitma artikli 10 kohaseid ohutustunnistuste andmisega seotud ülesandeid hiljemalt alates 16. juunist 2019 seoses tegevuspiirkondadega liikmesriikides, kes ei ole ametit ja komisjoni artikli 33 lõike 2 kohaselt teavitanud. Erandina artiklist 10 võivad nende liikmesriikide riiklikud ohutusasutused, kes on ametit ja komisjoni artikli 33 lõike 2 kohaselt teavitanud, jätkata tunnistuste andmist kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ kuni 16. juunini 2020.

*Artikkel 32***Ameti soovitusel ja arvamused**

Amet esitab käesoleva direktiivi kohaldamise eesmärgil soovitusi ja arvamusi kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikliga 13. Neid soovitusi ja arvamusi võib arvesse võtta siis, kui liit võtab vastu käesoleva direktiivi kohaseid õigusakte.

*Artikkel 33***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad artiklite 2, 3, 4, 8–11, artikli 12 lõike 5, artikli 15 lõike 3, artiklite 16–19, artikli 21 lõike 2, artikli 23 lõigete 3 ja 7, artikli 24 lõike 2, artikli 26 lõike 3 ning II ja III lisa järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 16. juuniks 2019. Liikmesriigid edastavad kõnealuste meetmete teksti viivitamata komisjonile.
2. Liikmesriigid võivad lõikes 1 osutatud ülevõtmisperioodi pikendada täiendavalt ühe aasta võrra. Liikmesriigid, kes oma õigus- ja haldusnorme lõikes 1 osutatud ülevõtmisperioodi jooksul ei jõusta, teatavad sellest 16. detsembriks 2018 ametile ja komisjonile ning põhjendavad pikendamist.
3. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.
4. Käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustust ei kohaldata Küprose ja Malta suhtes seni, kuni nende territooriumile ei ole rajatud raudteesüsteemi.

Kohe, kui avalik-õiguslik või eraõiguslik ühendus esitab ametliku taotluse ehitada raudteeliin, mida hakkab kasutama üks või enam raudteeveo-ettevõtjat, kehtestavad asjaomased liikmesriigid meetmed, et rakendada käesolev direktiiv kahe aasta jooksul alates taotluse kättesaamisest.

*Artikkel 34***Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 2004/49/EÜ, mida on muudetud IV lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates 16. juunist 2020, ilma et see mõjutaks liikmesriikide kohustusi seoses IV lisa B osas esitatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise ja kohaldamise tähtaegadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetenä käesolevale direktiivile kooskõlas V lisas esitatud vastavustabeliga.

*Artikkel 35*

### **Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 36*

### **Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 11. mai 2016

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
M. SCHULZ

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## I LISA

## ÜHISED OHUTUSNÄITAJAD

Riiklikud ohutusasutused esitavad igal aastal ühised ohutusnäitajad.

Uute faktide või vigade avastamisel pärast aruande esitamist muudab või parandab riiklik 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.

**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 veeremiüksust, nagu on lisas määratletud;
- 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,
- kasutusele võetud veeremi purunenud ratas,
- kasutusele võetud 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 taristule põhjustatud materiaalne kahju,
- õnnetusjuhtumitest tingitud viivituste maksumus.

Riiklikud ohutusasutused teatavad märkimisväärsete õnnetusjuhtumite majandusliku mõju.

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

#### 6. **Taristu tehnilise ohutuse ja selle rakendamise 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 (koguarv, 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.

—

## 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 veeremiüksus ja mille tagajärjel hukkab või saab raskelt vigastada vähemalt üks inimene või mis kahjustab märkimisväärselt veeremit, rööbasteed, muid rajatisi või keskkonda või mis põhjustab ulatuslikke liiklushäireid, v.a õnnetusjuhtumid töökodades, ladudes ja depoodes;
- 1.2 „märkimisväärne kahju veeremile, rööbasteele, muudele rajatistele või keskkonnale“ – kahju, mille väärtus on vähemalt 150 000 eurot;
- 1.3 „ulatuslikud liiklushäired“ – rongiliiklus põhiliinil peatub vähemalt kuueks tunniks;
- 1.4 „rong“ – teatud numbri või erinimetuse all määratud lähtepunktist määratud sihtpunkti liikuv ühe või mitme veduri või mootorvaguni veetav veeremiüksus või -üksused või eraldi sõitev mootorvagun, sealhulgas tühi, st ükski sõitev vedur;
- 1.5 „rongi kokkupõrge raudteeveeremiga“ – rongi esiotsa kokkupõrge teise rongi või veeremiüksusega või manööverdava veeremi esi- või tagaotsaga või külkkokkupõrked;
- 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 kontaktühiliinidega;
- 1.7 „rööbastelt mahaõit“ – 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;
- 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 taristurajatisi;
- 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 raudteeületuskoha 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. „raskelt vigastatu (raskelt vigastatud isik)“ – vigastatud isik, kes viibis õnnetusjuhtumi (v.a enesetapukatse) tagajärjel haiglaravil üle 24 tunni.

## 2. Ohtlike kaupadega seotud näitajad

- 2.1. „Ohtlike kaupade veoga seotud õnnetusjuhtum“ – õnnetusjuhtum või intsident, millest tuleb teatada vastavalt RID<sup>(1)</sup>/ADR punktile 1.8.5;
- 2.2. „ohtlikud kaubad“ – 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. „enesetapukatse“ – raske vigastusega lõppev enda tahtlik vigastamine.

## 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“ – signaalimissüsteemi mis tahes tehniline viga (seotud kas taristu või veeremiga), mistõttu on signaalimisteade nõutavast vähem piirav;
- 4.4. „signaalist möödasõit ohuolukorras ohupunktist möödumisega“ – juhtum, kus rongi mis tahes osa liigub kaugemale, kui tema lubatud liikumisega on ette nähtud, ja möödub ohupunktist;
- 4.5. „signaalist möödasõit 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 möödasõitu

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

— rongiturvangu süsteemiga ette nähtud lubatud ohutu liikumise piirkonnast;

— eeskirjade kohaselt suuliselt või kirjalikult lubatud punktist;

— peatumismärgist (puhvertõkked 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.

Riiklikud ohutusasutused 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. „kasutusel oleva veeremi purunenud ratas“ – ratta purunemine, millega kaasneb õnnetusjuhtumi oht (rööbastelt mahasõit või kokkupõrge);

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

4.7. „kasutusel oleva veeremi purunenud telg“ – telje purunemine, millega kaasneb õnnetusjuhtumi oht (rööbastelt mahasõit või kokkupõrge).

## 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 majanduskulud: liikmesriikide hinnangulised kulud hõlmavad järgmist:

— arstiabi ja taastusraviga seotud kulud;

— õigus- ja kohtukulud, politsei kulud, õnnetusjuhtumite uurimise erakulud, hädaabiteenuse ja kindlustuse halduskulud;

— tootmiskadu: 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 otseste ja/või kaudsete majanduslike kulude hindamise ühised põhimõtted.

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

— hinnangulised väärtused peavad olema seotud transpordisektoris suremusrisiki 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 ja/või 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“ – raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja kantavad kulud, mis arvutatakse kogemuse põhjal ja mis tuleb kanda, et taastada raudteeõnnetuse-eelne olukord kahjustatud piirkonnas.

5.3.2. „Veeremile ja taristule põhjustatud materiaalne kahju maksumus“ – kulud, mis on seotud pöördumatult kahjustatud veeremi või taristu asemel uue samade funktsioonide ja parameetritega veeremi või taristu ehitamisega ja parandatava veeremi või taristu taastamisega õnnetusjuhtumile eelnenud seisukorda (neid kulusid hindavad raudteeveo-ettevõtja ja taristuettevõtja oma kogemustele tuginedes), samuti kulud veeremi liisimisel, mis on tingitud piisava veeremi puudumisest veeremi kahjustatuse tõttu.

5.3.3. „Õnnetusjuhtumitest tingitud viivituste maksumus“ – õnnetusjuhtumite tõttu raudteetranspordi kasutajatele (reisijad ja kaubaveokliendid) tekitatud viivituste rahaline väärtus, arvutatud järgmise valemi 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)

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

$VT_f$  eurodes arvestatuna kaubatonni kohta tunnis

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

CM = rongi 1-minutilise hilinemise maksumus

Reisirong

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(reisijakilomeeter) / (rongkilomeeter)]$$

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

Kaubarong

$$CM_f = K2 * (VT_f / 60)$$

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 =  $CM_p * (\text{reisirongi hilinemine minutites}) + CM_f * (\text{kaubarongi hilinemine minutites})$

Valemi 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.

## 6. Taristu tehnilise ohutuse ja selle rakendamise seotud näitajad

- 6.1. „Rongiturvangu süsteem (TPS)“ – süsteem, mis aitab tagada signaalide ja kiiruspiirangute järgimist.
- 6.2. „Rongisiseseid süsteemeid“ – süsteemid, mis abistavad juhti raudteeäärsete 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 möödaskiiruse ohuolukorras;
  - c) hoiatamine, automaatne peatamine ja pisteline kiirusekontroll, mis tagab ohupunktide läbimisel ohutuse, ning mille puhul tähendab pisteline kiirusekontroll kiiruse kontrollimist teatavates kohtades (kiirusepiirangu tähistest) 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 taristuettevõtja 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 jalgteed ja jalgrattateed.
- 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 täistõkkepuud;
    - raudteeväravad.



— Raudteeületuskohta kinnistatud seadmete abil antav hoiatus:

- nähtava signaali seadmed: tuled;
- kuuldavad seadmed: kellad, sireenid, signaalid 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 raudteevõrgustiku 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. „Liinikilomeeter“ – raudteevõrgustiku pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteeliste raudteeliinide puhul võetakse arvesse üksnes lähte- ja sihtkoha vahelist kaugust.
  - 7.4. „Rööbasteekilomeeter“ – raudteevõrgustiku pikkus kilomeetrites liikmesriigis, mille ulatus on sätestatud artiklis 2. Mitmeteelise raudteeliini puhul tuleb arvesse võtta iga teed.
-

## II LISA

**SISERIIKLIKEST OHUTUSEESKIRJADEST TEAVITAMINE**

Artikli 8 lõike 1 punkti a kohaselt teada antud siseriiklikud ohutuseeskirjad hõlmavad järgmist:

- 1) olemasolevaid siseriiklikke ohutuseesmärke ja ohutusmeetodeid käsitlevad eeskirjad;
  - 2) raudteeveo-ettevõtjate ohutustunnistuste andmisele ja ohutusjuhtimise süsteemidele esitatavaid nõudeid käsitlevad eeskirjad;
  - 3) koostalitluse tehniliste kirjeldustega veel hõlmamata raudteevõrgustiku ühised käituseeskirjad, sealhulgas signaalimis- ja rongijuhtimissüsteemiga seotud eeskirjad;
  - 4) eeskirjad, millega sätestatakse nõuded täiendavatele sisekorraeskirjadele, mille peavad kehtestama taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad;
  - 5) eeskirjad, mis käsitlevad nõudeid ohutuse seisukohast olulisi ülesandeid täitvatele töötajatele, sealhulgas valikukriteeriumid, tervislik seisund ning kutsealane koolitus ja sertifitseerimine, kuivõrd need pole veel reguleeritud koostalitluse tehnilise kirjeldusega;
  - 6) õnnetusjuhtumite ja intsidentide ohutusjuurdlust käsitlevad eeskirjad.
-

## III LISA

**Nõuded ja hindamiskriteeriumid, mida kohaldatakse organisatsioonide suhtes, kes taotlevad ECM-sertifikaati või sertifikaati hoolduse eest vastutava üksuse allhangitud hooldusfunktsioonide jaoks**

Kõik organisatsiooni juhtimise olulised osad tuleb dokumenteerida ja eelkõige tuleb kirjeldada vastutuse jagunemist organisatsioonis ja alltöövõtjatega. Näidatakse, kuidas juhtkond on taganud kontrolli eri tasanditel, kuidas on kaasatud töötajad ja nende esindajad kõikidel tasanditel ning tagatud pidev täiustamine.

Hoolduse eest vastutava üksuse nelja funktsiooni suhtes, mida organisatsioon peab täitma ise või lepinguliste kokkulepete kaudu, kohaldatakse järgmisi põhinõudeid.

1. Juhtimine – pühendumine organisatsiooni hooldussüsteemi arendamisele ja rakendamisele ning selle tulemuslikkuse pidevale täiustamisele.
2. Riskihindamine – struktureeritud lähenemisviis veeremiüksuse hooldusega kaasnevate riskide hindamiseks, sh selliste riskide hindamiseks, mis tulenevad otseselt tööprotsessidest ning muude organisatsioonide või isikute tegevusest, ning asjakohaste riskikontrollimeetmete kindlaksmääramine.
3. Seire – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse, et riskikontrollimeetmed on kehtestatud, toimivad ja sobivad organisatsiooni eesmärkide saavutamiseks.
4. Pidev täiustamine – struktureeritud lähenemisviis, mille abil analüüsitakse korrapärase seire ja auditeerimise käigus või muudest asjakohastest allikatest kogutud teavet ning kasutatakse analüüsitulemusi õppimiseks ja ennetus- või parandusmeetmete võtmiseks eesmärgiga ohutustaset säilitada või seda parandada.
5. Struktuur ja vastutus – struktureeritud lähenemisviis, mille abil määratakse kindlaks üksikisikute ja rühmade vastutus organisatsiooni ohutuseesmärkide saavutamise eest.
6. Pädevuse juhtimine – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse, et töötajatel on vajalik pädevus organisatsiooni eesmärkide kindlaks, tulemuslikuks ja tõhusaks saavutamiseks igas olukorras.
7. Teavitamine – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse tähtsa teabe kättesaadavus hinnangute andjatele ja otsuste tegijatele organisatsiooni kõigil tasanditel ning tagatakse teabe terviklikkus ja asjakohasus.
8. Dokumenteerimine – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse kogu asjakohase teabe jälgitavus.
9. Alltöövõtt – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse kogu alltöövõtu asjakohane korraldamine organisatsiooni eesmärkide saavutamiseks ning mille puhul on kõik pädevused kaetud ja nõuded täidetud.
10. Hooldustoimingud – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse:
  - kõigi ohutust ja ohutuse seisukohast olulisi komponente mõjutavate hooldustoimingute kindlakstegemine ning nõuetekohane juhtimine, ohutust mõjutavate hooldustoimingute osas kõigi vajalike muudatuste kindlakstegemine, nende nõuetekohane haldamine saadud kogemuste põhjal ja kooskõlas artikli 6 lõike 1 punktiga a riskihindamise ühiseid ohutusmeetodeid kohaldades ning nende nõuetekohane dokumenteerimine;
  - vastavus koostalitluse olulistele nõuetele;
  - konkreetselt hoolduse tegemiseks kavandatud ja vajalike rajatiste, seadmete ja töövahendite kasutamine ja kontroll;
  - veeremiüksuse algdokumentatsiooni analüüs esimese hooldusraamatu esitamiseks ning viimase nõuetekohane kasutamine hooldustellimuste kavandamisel;
  - komponentide (sh varuosade) ja materjalide kasutamine vastavalt hooldustellimustele ja tarnija dokumentatsioonile; nende hoidmine, käitlemine ja transportimine viisil, mis vastab hooldustellimustes ja tarnija dokumentatsioonis ettenähtule, ning nende vastavus asjakohastele siseriiklikele ja rahvusvahelistele eeskirjadele ning asjaomaste hooldustellimuste nõuetele;

- sobivate ja piisavate rajatiste, seadmete ja töövahendite kindlaksmääramine, kindlaks tegemine, tagamine, registreerimine ja kättesaadavaks muutmine, et osutada hooldusteenuseid vastavalt hooldustellimustele ja muudele kehtivatele spetsifikatsioonidele, ning millega tagatakse hoolduse ohutu teostamine, ergonoomika ja tervisekaitse;
- organisatsiooni jaoks menetluste olemasolu, millega tagatakse mõõtmisseadmete, kõigi rajatiste, seadmete ja töövahendite korrektne kasutamine, kalibreerimine, säilitamine ja hooldus vastavalt dokumenteeritud korrale.

11. Kontrollitegevus – struktureeritud lähenemisviis, mille abil tagatakse järgmine:

- et veeremiüksused võetakse käigust maha plaanipärase või tingimusliku hoolduse või parandustööde jaoks õigel ajal või siis, kui on tuvastatud rikkumised või muud vajadused;
- vajalikud kvaliteedikontrolli meetmed;
- et hooldustöid tehakse vastavalt hooldustellimustele ja väljastatakse uuesti käikuandmise tõend, mis sisaldab võimalikke kasutuspiiranguid;
- et võimalikest nõuetele mittevastavustest juhtimissüsteemi kohaldamisel, mis võivad viia õnnetusjuhtumite, intsidentide, ohuolukordade või muude ohtlike juhtumiteni, teatatakse, neid uuritakse ja analüüsitakse ning et võetakse vajalikke ennetusmeetmeid kooskõlas artikli 6 lõike 1 punktis c ette nähtud järelevalve ühise ohutusmeetodiga;
- et korduv siseaudit ja jälgimisprotsess vastaks artikli 6 lõike 1 punktis c ette nähtud järelevalve ühisele ohutusmeetodile.

—

## IV LISA

## A OSA

**Kehtetuks tunnistatud direktiivid koos nende järgnevate muudatustega**  
(osutatud artiklis 34)

Direktiiv 2004/49/EÜ	(ELT L 164, 30.4.2004, lk 44)
Direktiiv 2008/57/EÜ	(ELT L 191, 18.7.2008, lk 1)
Direktiiv 2008/110/EÜ	(ELT L 345, 23.12.2008, lk 62)
Komisjoni direktiiv 2009/149/EÜ	(ELT L 313, 28.11.2009, lk 65)
Parandus, 2004/49/EÜ	(ELT L 220, 21.6.2004, lk 16)
Komisjoni direktiiv 2014/88/EL	(ELT L 201, 10.7.2014, lk 9)

## B OSA

**Siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtajad**  
(osutatud artiklis 34)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtaeg
2004/49/EÜ	30. aprill 2006
2008/57/EÜ	19. juuli 2010
2008/110/EÜ	24. detsember 2010
Komisjoni direktiiv 2009/149/EÜ	18. juuni 2010
Komisjoni direktiiv 2014/88/EL	30. juuli 2015

## V LISA

## Vastavustabel

Direktiiv 2004/49/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4	Artikkel 4
Artikkel 5	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6
Artikkel 7	Artikkel 7
Artikkel 8	Artikkel 8
Artikkel 9	Artikkel 9
Artikkel 10	Artikkel 10
–	Artikkel 11
Artikkel 11	Artikkel 12
Artikkel 12	–
Artikkel 13	Artikkel 13
Artikli 14a lõiked 1 kuni 7	Artikkel 14
Artikli 14a lõige 8	Artikkel 15
Artikkel 15	–
Artikkel 16	Artikkel 16
–	Artikkel 17
Artikkel 17	Artikkel 18
Artikkel 18	Artikkel 19
Artikkel 19	Artikkel 20
Artikkel 20	Artikkel 21
Artikkel 21	Artikkel 22
Artikkel 22	Artikkel 23
Artikkel 23	Artikkel 24
Artikkel 24	Artikkel 25
Artikkel 25	Artikkel 26
Artikkel 26	–
–	Artikkel 27
Artikkel 27	Artikkel 28
Artikkel 28	–
Artikkel 29	–
Artikkel 30	–
Artikkel 31	Artikkel 29
Artikkel 32	Artikkel 30
–	Artikkel 31
–	Artikkel 32
Artikkel 33	Artikkel 33

Direktiiv 2004/49/EÜ	Käesolev direktiiv
–	Artikkel 34
Artikkel 34	Artikkel 35
Artikkel 35	Artikkel 36
I lisa	I lisa
II lisa	II lisa
III lisa	–
IV lisa	–
V lisa	–
–	III lisa

**Komisjoni avaldus selgitavate dokumentide kohta**

Komisjon tuletab meelde, et Euroopa Parlament, nõukogu ja komisjon tunnistasid oma 27. oktoobri 2011. aasta ühises poliitilises deklaratsioonis selgitavate dokumentide kohta, et teave, mille liikmesriigid esitavad komisjonile direktiivide riiklikesse õigusaktidesse ülevõtmise kohta, peab olema selge ja täpne, et komisjonil oleks lihtsam täita oma ülesannet teostada järelevalvet ELi õiguse kohaldamise üle. Käesoleval juhul oleks sel eesmärgil kasu olnud selgitavatest dokumentidest. Komisjon tunneb kahetsust, et lõplik tekst vastavaid sätteid ei sisalda.

---