

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta

(2002/C 126 E/09)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOM(2002) 21 lopull. — 2002/0022(COD)

(Komission esittämä 25 päivänä tammikuuta 2002)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetulla neuvoston direktiivillä 91/440/ETY⁽¹⁾ aloitettujen rautatieliikennepalvelujen yhtenäismarkkinoiden luomiseen liittyvien pyrkimysten jatkamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön yhteinen sääntelykehys rautateiden turvallisuudelle. Jäsenvaltiot ovat tähän asti kehittäneet turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä lähinnä kansallisella tasolla kansallisten teknisten ja toiminnallisten käsitteiden perusteella. Periaatteiden, lähestymistapojen ja kulttuurien erot ovat samalla vaikeuttaneet teknisten esteiden poistamista ja kansainvälisen liikenteen harjoittamista.

(2) Direktiivi 91/440/ETY, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annettu neuvoston direktiivi 95/18/EY⁽²⁾ ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin

käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY⁽³⁾ ovat ensimmäisiä vaiheita kohti Euroopan rautatieliikennemarkkinoiden sääntelyä, sillä niissä säädetään rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinoiden avaamisesta. Säännökset ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi turvallisuuden osalta, ja erilaiset turvallisuusvaatimukset ovat yhä merkittävä este yhteisön saumattomalle rautatieliikenteelle. On erityisen tärkeää yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden sääntelykehys, turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistukset, turvallisuusviranomaisten tehtävät ja onnettomuuksien tutkinta.

(3) Maanalaiset, raitiovaunut ja muut kevytraidejärjestelmät ovat monissa jäsenvaltioissa paikallisten tai alueellisten turvallisuusmääräysten alaisia ja usein paikallisten tai alueellisten viranomaisten valvonnassa, eikä niihin sovelleta yhteisön yhteentoimivuutta tai toimilupia koskevia vaatimuksia. Raitiovaunut ovat usein myös maantieliikenteen turvallisuuslainsäädännön alaisia, joten niihin ei ole voitu täysimääräisesti soveltaa rautateiden turvallisuussääntöjä. Edellä mainituista syistä ja perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioiden olisi voitava olla soveltamatta edellä mainittuihin paikallisiin rautatiejärjestelmiin tätä direktiiviä.

(4) Yhteisön rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuustason säilyttäminen on tärkeää nykyisessä uudelleenjärjestelyvaiheessa, jossa aiemmin yhdenmukaisesti rautatieyritysten tehtäviä eriytetään ja siirrytään rautatiealan itsesääntelystä kohti julkista sääntelyä. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, jos se on käytännössä mahdollista rautatieliikenteen kilpailukyky huomioon ottaen.

(5) Kaikkien rautatiejärjestelmän käyttäjien eli infrastruktuurin hallinnon ja rautatieyritysten olisi otettava omalta osaltaan täysi vastuu järjestelmän turvallisuudesta. Jäsenvaltioiden olisi selvästi erotettava turvallisuutta koskeva välitön vastuu turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehysten käyttöönottoa ja liikenteenharjoittajien suoritusasteen valvontaa.

(¹) EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1)

(²) EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/13/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26).

(³) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (6) Euroopan laajuisten rautatieverkkojen osajärjestelmien turvallisuutta koskevista vaatimuksista säädetään Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY⁽¹⁾ ja Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY⁽²⁾. Näissä direktiiveissä ei kuitenkaan määritellä järjestelmän tasolla yhteisiä vaatimuksia, eikä niissä käsitellä yksityiskohtaisesti turvallisuuden sääntelyä, hallinnointia ja valvontaa. Kun osajärjestelmien turvallisuuden vähimmäistaso määritellään yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE), on yhä tärkeämpää asettaa turvallisuustavoitteita myös järjestelmän tasolla.
- (7) Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä olisi otettava käyttöön asteittain korkean turvallisuustason säilyttämiseksi sekä turvallisuustason ja liikenteenharjoittajien suoritusarvioimiseksi niin yhteisön tasolla kuin jäsenvaltioissakin.
- (8) Rautatiejärjestelmän turvallisuudesta on olemassa niukasti tietoja, eivätkä tiedot ole usein yleisesti saatavilla. Tästä syystä on tarpeen ottaa käyttöön yhteisiä turvallisuusindikaattoreita sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yleisten turvallisuustavoitteiden mukainen, sekä rautateiden turvallisuustason valvonnan edistämiseksi.
- (9) Kansalliset turvallisuussäännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, olisi korvattava asteittain YTE:ssä vahvistettuihin yhteisiin standardeihin perustuvilla säännöillä. Uusien kansallisten sääntöjen olisi oltava yhteisön lainsäädännön mukaisia, ja niillä olisi edistettävä siirtymistä rautateiden turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan. Niiden olisi näin ollen saatava yhteisön hyväksyntä.
- (10) Yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen sekä tarve edistää siirtymistä rautateiden turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan edellyttävät teknistä tukea yhteisön tasolla. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o .../... perustettu Euroopan rautatievirasto antaa suosituksia yhteisistä turvallisuustavoitteista, yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista ja muista yhdenmukais-
- tamistoimenpiteistä sekä valvoo yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittämistä.
- (11) Infrastruktuurin hallinnon ja rautatieyritysten olisi tehtävään suorittaessaan ja velvollisuuksiaan täyttäessään noudatettava yhteisön vaatimuksia vastaavaa ja yhteisiä osia sisältävää turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisille olisi toimitettava turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa koskevia tietoja.
- (12) Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon, että toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/391/EY⁽³⁾ ja sen asiaa koskevien erillisdirektiivien säännöksiä on sovellettava täysimääräisesti rautateiden työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseen.
- (13) Jotta rautateillä voitaisiin turvata korkea turvallisuustaso ja kaikkia rautatieyrityksiä kohdeltaisiin yhtäläisesti, niihin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia. Turvallisuustodistuksella olisi osoitettava, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy noudattamaan kyseeseen tulevia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä. Kansainvälisten liikennepalvelujen osalta pitäisi riittää, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä hyväksytään yhdessä jäsenvaltiossa, jolloin se olisi voimassa koko yhteisössä. Kansallisten sääntöjen noudattamisen olisi taas edellytettävä ylimääräistä todistusta kussakin jäsenvaltiossa. Lopullinen tavoite pitäisi olla yhteisössä voimassa olevan yhteisen turvallisuustodistuksen käyttöönotto.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä auttamaan hakijoita, jotka haluavat päästä markkinoille rautatieyrityksinä. Niiden olisi erityisesti annettava tietoja ja käsiteltävä pikaisesti turvallisuustodistusta koskevat pyynnöt. Kansainvälisiä liikennepalveluja tarjoaville rautatieyrityksille on tärkeää, että menettelyt ovat samanlaisia eri jäsenvaltioissa. Vaikka turvallisuustodistuksessa on vielä toistaiseksi kansallisia osia, olisi kuitenkin voitava yhdenmukaistaa sen yhteiset osat ja edistää yhteisen mallin luomista.
- (15) Junahenkilökunnan ja liikkuvan kaluston todistukset erilaisissa kansallisissa verkoissa ovat usein ylitsempäsemätön este uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi vastattava junahenkilökunnan koulutuksesta ja todistuksista, ja lisäksi olisi varmistettava junahenkilökuntaa koskevien perusvaatimusten vastavuoroinen hyväksyntä. Käytössä olevan liikkuvan kaluston vastavuoroista hyväksyntää varten olisi otettava käyttöön yhteinen menettely.

(1) EYVL L 262, 16.10.1996, s. 18. [Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä .../.../EY (EYVL L ...).]

(2) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1. [Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä .../.../EY (EYVL L ...).]

(3) EYVL L 183, 29.6.1989, s. 1.

- (16) Osana turvallisuuden uutta yhteistä sääntelykehystä kaikkiin jäsenvaltioihin olisi perustettava kansallisia viranomaisia, joiden tehtävänä on säännellä ja valvoa rautateiden turvallisuutta. Niiden yhteistyön helpottamiseksi yhteisön tasolla niille olisi annettava samojen vähimmäisvaatimusten mukaiset tehtävät ja velvollisuudet. Turvallisuusviranomaisille olisi taattava laaja riippumattomuus. Niiden olisi suoritettava tehtävänsä avoimesti ja ketään syrjimättä yhteisön yhteisen rautatiejärjestelmän luomisen edistämiseksi. Niiden on myös tehtävä yhteistyötä sovittaakseen yhteen päätöksenteossa käytettävät kriteerit, erityisesti kansainvälistä rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyrittäjien turvallisuustodistuksia koskevat kriteerit.
- (17) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat heikentää yleisössä huolta rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkinnan tulokset olisi julkistettava. "Läheltä piti" -tilanteet ja muut vaaratilanteet edeltävät usein vakavia onnettomuuksia, ja niistäkin olisi tehtävä turvallisuustutkinta.
- (18) Vaaratilanteen turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkijoille pitäisi antaa mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. Tutkinta olisi suoritettava toimijoista, myös turvallisuusviranomaisesta, riippumattoman pysyvän elimen toimesta mahdollisimman avoimesti. Tutkintaelimen olisi perustettava kutakin tapahtumaa varten tutkintaryhmä, jolla on tarvittava asiantuntemus vaaratilanteen välittömien syiden ja sen taustalla olevien syiden selvittämiseen.
- (19) Tutkintakertomuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden parantamiseksi edelleen, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla yhteisön tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.
- (20) Ehdotetun toimenpiteen tavoitteita, jotka ovat turvallisuuden sääntelyyn ja valvontaan ja onnettomuuksien tutkintaan liittyvien jäsenvaltioiden toimenpiteiden yhteensovittaminen sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuusindikaattorien ja turvallisuustodistuksia koskevien yhteisten vaatimusten vahvistaminen yhteisön tasolla, ei voida riittäväällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toimenpiteen laajuudesta johtuen saavuttaa paremmin yhteisön tasolla perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettuna toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti; tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (21) Koska useimmat tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä ovat menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ 2 artiklassa tarkoitettuja laajakantoisia

toimenpiteitä, toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä noudattaen. Päätöksen 1999/468/EY 2 artiklan mukaisesti joistakin tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä mainitun päätöksen 3 artiklassa säädettyä neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen.

(22) Koska tällä direktiivillä korvataan joitakin direktiivin 95/18/EY ja direktiivin 2001/14/EY säännöksiä, kyseisiä direktiivejä olisi muutettava.

(23) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja varmistettava näiden seuraamusten täytäntöönpano. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

JOHDANTOSÄÄNNÖKSET

1 artikla

Asia

Tämän direktiivin tavoitteena on varmistaa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen:

- yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset,
- määrittelemällä eri toimijoiden velvollisuudet,
- kehittämällä yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä,
- edellyttämällä, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan kansallisia turvallisuusviranomaisia ja riippumattomia kansallisia elimiä onnettomuuksien tutkintaa varten,
- määrittelemällä rautateiden turvallisuuden hallinnointia, sääntelyä ja valvontaa koskevia yhteisiä periaatteita.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmään, joka voidaan jakaa osajärjestelmiin rakenteellisin ja toiminnallisin perustein. Direktiivi kattaa koko järjestelmää koskevat turvallisuusvaatimukset, mukaan lukien infrastruktuurin ja liikenteen turvallinen hallinnointi sekä rautatieyrittäjien ja infrastruktuurin hallinnon välinen vuorovaikutus.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle:

- a) maanalaiset, raitiotiet ja muut kevytrautatiejärjestelmät,
- b) verkot, jotka ovat teknisesti erillisiä mistä tahansa Euroopan laajuisten tavanomaisten ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmien osasta ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien ja esikaupunkien henkilöliikenteeseen ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivien rautatieyritysten käyttöön,
- c) yksityisomistuksessa olevaan rautateiden infrastruktuuriin, jota infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) "rautatiejärjestelmällä" kokonaisuutta, johon kuuluvat direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY määritellyt rakenteelliset ja toiminnalliset alajärjestelmät, kuten infrastruktuurit, energia, ohjaus ja hallinta sekä merkinanto, liikkuva kalusto, käyttöönotto ja liikenteen hallinta, huolto, henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset, ympäristöasiat ja käyttäjät, sekä koko järjestelmän hallinnointi ja käyttö,
- b) "infrastruktuurin hallinnolla" elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn rautateiden infrastruktuurin tai sen osan perustamisesta ja ylläpidosta, mihin voi kuulua myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin hallinnon tehtävät voidaan osoittaa eri elimille tai yrityksille,
- c) "rautatieyrityksellä" julkista tai yksityistä yritystä, joka harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset,
- d) "yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä (YTE)" eritelmiä, jotka annetaan kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa varten, jotta varmistettaisiin, että ne olisivat olennaisien vaatimusten mukaisia ja jotta varmistettaisiin direktiivissä 96/48/EY määritellyn Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja direktiivissä 2001/16/EY määritellyn Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus,
- e) "yhteisillä turvallisuustavoitteilla" turvallisuuden vähimmäistasoa, joka on saavutettava rautatiejärjestelmän (tavanomaisen rautatiejärjestelmän, suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitettujen raitojen) eri osissa ja koko järjestelmässä ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevilla perusteilla,
- f) "yhteisillä turvallisuusmenetelmillä" menetelmiä, joita kehitetään kuvaamaan yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja vaatimustenmukaisuuden arvioimista,
- g) "turvallisuusviranomaisella" kansallista elintä, jonka tehtävänä on säännellä ja valvoa rautateiden turvallisuutta tämän direktiivin säännösten mukaisesti,
- h) "kansallisilla turvallisuussäännöillä" kaikkia sääntöjä, jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia ja joita sovelletaan useampaan kuin yhteen rautatieyritykseen, riippumatta säännöt antaneesta elimestä,
- i) "turvallisuusjohtamisjärjestelmällä" infrastruktuurin hallinnon tai rautatieyrityksen organisaatiota ja järjestelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi,
- j) "tutkinnasta vastaavalla" henkilöä, jolla on vastuu tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta,
- k) "vakavalla onnettomuudella":
 - a) onnettomuuksia, jotka aiheutuvat junien törmäyksestä tai raiteilta suistumisesta ja joissa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä,
 - b) muita vakavia rautatieonnettomuuksia, joissa ihmisiä kuolee tai loukkaantuu vakavasti tai joista aiheutuu huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle ja joilla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin
- l) "vaaratilanteella" tapahtumaa, joka ei ole vakava onnettomuus mutta joka liittyy junaliikenteeseen ja vaarantaa liikenteen turvallisuuden,
- m) "tutkinnalla" onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuuteen liittyvien suositusten antaminen,
- n) "syillä" tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen,
- o) "virastolla" Euroopan rautatievirastoa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o .../... perustettua rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta vastaavaa yhteisön virastoa,

- p) "ilmoitetuilla laitoksilla" direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY määriteltyjä elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttösoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn arviointi,
- q) "yhteentoimivuuden osatekijöillä" sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta direktiivissä 96/48/EY määritelty Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä ja direktiivissä 2001/16/EY määritelty Euroopan laajuinen tavanomainen rautatiejärjestelmä ovat riippuvaisia suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet, kuten tietokoneohjelmat.

II LUKU

TURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

4 artikla

Rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen

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

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuussääntöjä annetaan, sovelletaan ja pannaan täytäntöön avoimesti ja ketään syrjimättä edistäen Euroopan yhteisen rautatieliikennejärjestelmän kehittämistä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin hallinto ja rautatieyritykset ottavat vastuun rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta. Ne on veloitettava toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, soveltamaan kansallisia turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä ja ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Infrastruktuurien hallintoyritysten ja rautatieyritysten on vastattava kullekin kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisesta käytöstä, mukaan lukien materiaalin toimitus ja palvelujen hankinta, suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin ja kolmansiin osapuoliin.

5 artikla

Yhteiset turvallisuustavoitteet, yhteiset turvallisuusmenetelmät

1. Komissio hyväksyy yhteiset turvallisuustavoitteet ja yhteiset turvallisuusmenetelmät viimeistään [päivänä] ⁽¹⁾ 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti. Ne julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Ennen yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymistä voidaan hyväksyä niitä kos-

kevia ohjeellisia suuntaviivoja 26 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti. Ne julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

2. Virasto laatii yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä sekä ohjeellisia suuntaviivoja koskevia luonnoksia toimeksiannosta, joka annetaan 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti.

Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevien luonnosten on perustuttava jäsenvaltioissa voimassa olevien tavoitteiden ja menetelmien tarkasteluun, ja niissä on otettava huomioon arvioidut kustannukset ja hyödyt. Luonnoksissa on tarkasteltava mahdollista vaikutusta osajärjestelmien YTE:iin, ja niissä on tarvittaessa esitettävä ehdotuksia YTE:ien tarkistamiseksi.

3. Yhteisissä turvallisuustavoitteissa on erityisesti määriteltävä turvallisuuden vähimmäistaso, joka on saavutettava rautatiejärjestelmän eri osissa ja koko järjestelmässä ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskeissa perusteissa, jotka koskevat:

a) matkustajiin, henkilökuntaan, mukaan lukien alihankkijoiden henkilökunta, tasoristeysten käyttäjiin ja rautateiden tiloja luvattomasti käyttäviin henkilöihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä,

b) yhteiskuntaan kohdistuvia riskejä.

4. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä on kuvattava, miten yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista arvioidaan, laa- timalla ja määrittelemällä:

a) riskien arviointimenetelmiä,

b) menetelmiä, joilla arvioidaan 10 artiklan mukaisesti myön- nettyjen turvallisuustodistusten vaatimusten noudattaminen, ja

c) menetelmiä, joilla valvotaan, että Euroopan laajuisten suurten nopeuksien ja tavanomaisten rautatiejärjestelmien rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti.

5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys.

6 artikla

Yhteiset turvallisuusindikaattorit

1. Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja rautateiden turvallisuuden yleisen kehittymisen seuraamiseksi jäsenvaltioiden on kerättävä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista 17 artiklassa tarkoitettujen turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten avulla.

Yhteisten turvallisuusindikaattorien ensimmäinen viitevuosi on ... ⁽²⁾, josta laaditaan vuosikertomus sitä seuraavana vuonna.

Yhteiset turvallisuusindikaattorit esitetään liitteessä I.

⁽¹⁾ Viiden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

⁽²⁾ Kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.

2. Liitettä I on tarkistettava viimeistään [päivänä] ⁽¹⁾ 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti erityisesti siten, että siihen sisällytetään yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevia yhteisiä määritelmiä sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisiä laskentatapoja.

7 artikla

Kansalliset turvallisuussäännöt

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset turvallisuussäännöt julkaistaan ja saatetaan kaikkien infrastruktuurin hallintoyritysten, rautatieyritysten ja turvallisuustodistuksen hakijoiden käyttöön.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuusviranomaiset vastaavat kansallisten turvallisuussääntöjen hyväksymisestä.

3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään [päivänä] ⁽²⁾ kaikista voimassa olevista liitteessä II tarkoitetuista kansallisista turvallisuussäännöistä ja mainittava niiden soveltamisala.

Ilmoituksessa on lisäksi annettava tietoja sääntöjen sisällön pääkohdista, mukaan lukien viittaukset lainsäädäntöteksteihin, lainsäädännön lajista sekä sen julkaisemisesta vastaavasta elimestä tai tahosta.

8 artikla

Uusien kansallisten turvallisuussääntöjen hyväksyminen

1. Kun jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön uusia liitteessä II tarkoitettuja kansallisia turvallisuussääntöjä tai muuttaa olemassa olevia sääntöjä, sen on lähetettävä komissiolle kyseistä sääntöä koskeva luonnos, elleivät säännöt koske yksinomaan YTE:n täytäntöönpanoa.

Jos sääntöä koskeva luonnos ei ole yhteisön lainsäädännön mukainen, tehdään asianomaiselle jäsenvaltiolle osoitettu päätös 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

Jos päätöstä ei ole tehty kuuden kuukauden kuluessa luonnoksen lähettämisestä, jäsenvaltio voi hyväksyä säännön.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta, jos uuden säännön hyväksyminen on kiireellistä turvallisuussyistä. Jäsenvaltion on tällöin tiedotettava komissiolle, että se aikoo hyväksyä säännön noudattamatta 1 kohdassa tarkoitettua menettelyä, sekä perusteltava toimenpiteiden kiireellisyys. Komissio antaa lausunnon aikeesta mahdollisimman nopeasti.

9 artikla

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. Infrastruktuurin hallintoyritysten ja rautatieyritysten on otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä on yhteisten turvallisuus-

⁽¹⁾ Viiden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

⁽²⁾ Kahdentoista kuukauden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

tavoitteiden ja YTE:issä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia.

YTE:ien, yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien puuttuessa turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä 7 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset.

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä liitteessä III vahvistetut vaatimukset ja sisällettävä liitteessä III säädetyt osatekijät, jotka on mukautettu harjoitettavan toiminnan luonteeseen, laajuuteen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka aiheutuvat infrastruktuurin hallinnon tai rautatieyrityksen toiminnasta, mukaan lukien ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö, ja tarvittaessa muiden osapuolten suorittamista operaatioista.

3. Infrastruktuurin hallinnon turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten operaatioiden vaikutukset verkkoon sekä mahdollistettava se, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten turvallisuussääntöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on lisäksi kehitettävä infrastruktuurin hallinnon ja kaikkien kyseistä infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamista varten.

4. Kaikkien infrastruktuurin hallintoyritysten ja rautatieyritysten on toimitettava turvallisuusviranomaiselle vuosittain viimeistään 30 päivänä kesäkuuta edeltävää vuotta koskeva vuotuinen turvallisuusraportti. Turvallisuusraportissa on oltava tietoja seuraavista asioista:

- a) miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu ja turvallisuussuunnitelmien tulokset,
- b) kansallisten turvallisuusindikaattorien ja liitteessä I tarkoitettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen siltä osin kuin sillä on merkitystä selvityksen antavalle organisaatiolle,
- c) sisäisen turvallisuustarkastuksen tulokset,
- d) rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnoinnissa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä turvallisuusviranomaiselle.

III LUKU

TURVALLISUUSTODISTUS

10 artikla

Turvallisuustodistukset

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

Turvallisuustodistuksella osoitetaan, että rautatieyrittäjä on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy täyttämään YTE:ssä ja muussa asiaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä sekä kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset ja näin hallitsemaan riskejä ja toimimaan rautatieverkossa turvallisesti.

2. Turvallisuustodistuksessa on seuraavat osat:

- a) todistus, jolla vahvistetaan rautatieyrittäjän 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitetun turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksyntä, ja
- b) todistus, jolla vahvistetaan asianomaisen verkon turvallisen käytön kannalta välttämättömien YTE:iden, kansallisia turvallisuussääntöjä, henkilökuntaa ja liikkuvaa kalustoa koskevien erityisvaatimusten täyttämistä koskevien rautatieyrittäjän määräysten hyväksyntä liitteessä IV tarkoitettujen rautatieyrittäjän toimittamien asiakirjojen perusteella.

3. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyrittäjä ensiksi aloittaa infrastruktuurin käytön, on myönnettävä 2 kohdan a ja b alakohdan mukainen todistus.

Edellä 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettussa todistuksessa on täsmennettävä rautatieliikenneoperaatioiden laji ja laajuus. Todistus on voimassa koko yhteisön alueella vastaavien rautatieliikenneoperaatioiden osalta.

4. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyrittäjä aikoo tarjota muita rautatieliikennepalveluja, on myönnettävä 2 kohdan b alakohdan mukaisesti vaadittava kansallinen todistus.

5. Turvallisuustodistus on uusittava joka viides vuosi. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle aina, kun toiminnan laji tai laajuus muuttuu olennaisesti.

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

Turvallisuusviranomaisen voi vaatia turvallisuustodistuksen tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos turvallisuusviranomaisen toteaa, että turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuustodistuksen ehtoja, sen on peruutettava todistus välittömästi ja perusteltava päätöksensä.

6. Turvallisuusviranomaisen on tiedotettava virastolle 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen turvallisuustodistusten myöntämisestä, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin annettava rautatieyrittäjän nimi ja osoite, turvallisuustodistuksen myöntämispäivä, soveltamisala ja voimassaolo

sekä, jos turvallisuustodistus peruutetaan, perusteltava päätöksensä.

7. Viimeistään [päivänä] ⁽¹⁾ viraston on arvioitava turvallisuustodistuksen kehitys ja toimitettava komissiolle kertomus, johon liitetään suosituksia siitä, miten päästäisiin yhteen ainoaan yhteisön turvallisuustodistukseen. Komissio toteuttaa suosituksen johdosta sopivia toimenpiteitä.

11 artikla

Hakuvaatimukset

1. Turvallisuusviranomaisen on päätettävä turvallisuustodistusta koskevasta hakemuksesta viipymättä ja enintään neljän kuukauden kuluttua kaikkien vaadittujen tietojen ja turvallisuusviranomaisen pyytämien lisätietojen toimittamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, pyyntö on esitettävä pikaisesti.

2. Uusien rautatieyrittäjien perustamisen ja muiden jäsenvaltioiden rautatieyrittäjien tekemien hakemusten helpottamiseksi turvallisuusviranomaisen on annettava turvallisuustodistuksen saamista koskevia yksityiskohtaisia ohjeita. Sen on laadittava luettelo kaikista 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi vahvistetuista vaatimuksista ja annettava kaikki asiaa koskevat asiakirjat hakijan käyttöön.

Infrastruktuurin määrätyn, rajoitetun osan palveluja koskevaa turvallisuustodistusta hakeville rautatieyrittäjille on annettava erityisohjeita, joissa yksilöidään nimenomaan kyseistä osaa koskevat säännöt.

3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa kuvataan ja selvitetään vaatimuksia sekä luetaan toimitettavat asiakirjat, on annettava maksutta hakijoiden käyttöön.

12 artikla

Junahenkilökunnan koulutus ja todistukset

1. Rautatieyrittäjien veturinkuljettajat ja junahenkilökunta, jotka ovat saaneet 10 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen todistusten yhdessä jäsenvaltiossa vähimmäis- tai enimmäisikä, perusvalmiuksia, kuntoa ja terveydentilaa koskevien perusvaatimusten täyttämisen osalta, on hyväksyttävä vastavuoroisesti muissa jäsenvaltioissa.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuustodistusta hakevilla rautatieyrittäjillä on yhtäläinen ja ketään syrjimättömän mahdollisuus kouluttaa veturinkuljettajia ja junahenkilökuntaa, kun tällainen koulutus on tarpeen turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

Koulutusta on annettava reittitiedoista, käyttösäännöistä, merkinanto- sekä ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

⁽¹⁾ Viiden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

Jos koulutukseen ei sisälly koetta ja todistusta, jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset voivat saada tällaisen todistuksen, jos se on turvallisuustodistuksen edellytys.

Turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelujen tai tarvittaessa todistuksen antaminen täyttää YTE:issä tai 7 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut turvallisuusvaatimukset.

3. Jos koulutuspalveluja saa vain yhden ainoan rautatieyrityksen tai infrastruktuurin hallintoyrityksen kautta, jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne ovat muiden rautatieyritysten saatavilla kohtuulliseen ja ketään syrjimättömään hintaan.

13 artikla

Käytössä olevan liikkuvan kaluston todistus

1. Rautatieyritysten, joiden käyttämä liikkuva kalusto on saanut todistuksen yhdessä jäsenvaltiossa 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti mutta joka ei ole täysin YTE:n mukainen, on saatava ylimääräinen todistus muissa jäsenvaltioissa.

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

- a) todisteet siitä, että liikkuva kalusto on saanut todistuksen toisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselta, ja asiakirjat, joista ilmenevät liikkuvan kaluston aiempi käyttö, huolto ja tarvittaessa todistuksen saamisen jälkeen tehdyt tekniset mukautukset,
- b) turvallisuusviranomaisen pyytämät ja täydentävän todistuksen antamiseen tarvittavat tiedot teknisistä ja toiminnallisista ominaisuuksista,
- c) teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia koskevat todisteet siitä, että liikkuva kalusto on sähkönottojärjestelmän, merkinanto- sekä ohjaus- ja hallintajärjestelmän, raidelevyyden ja infrastruktuurin ulottuman, suurimman sallitun akselipainon sekä muiden verkon rajoittavien parametrien mukainen,
- d) todistuksen antamiseen tarvittavat tiedot kansallisia turvallisuussääntöjä koskevista poikkeuksista ja riskien arviointiin perustuvat todisteet siitä, että liikkuvan kaluston hyväksyntä ei aiheuta verkolle tarpeettomia riskejä.

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

4. Turvallisuusviranomaisen on päätettävä tämän artiklan mukaisesta hakemuksesta viipymättä ja enintään neljän kuukauden kuluttua täydellisten teknisten asiakirjojen, mukaan lukien koeajoja koskevat asiakirjat, toimittamisesta. Todistus voi sisältää käyttöä koskevia ehtoja ja muita rajoituksia.

14 artikla

Turvallisuustodistusten yhdenmukaistaminen

1. Edellä 10 artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja jäljempänä liitteessä IV tarkoitettua todistusta koskevat yhdenmukaistetut vaatimukset ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteinen malli on hyväksyttävä viimeistään [päivänä] ⁽¹⁾ 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti.

2. Ennen yhdenmukaistettujen vaatimusten ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteisen mallin hyväksymistä voidaan hyväksyä ohjeellisia suuntaviivoja 26 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti.

3. Virasto suosittelee yhdenmukaistettuja vaatimuksia ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteistä mallia toimeksiantajalle, joka annetaan 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä mukaisesti.

IV LUKU

TURVALLISUUSVIRANOMAINEN

15 artikla

Turvallisuusviranomaisen tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomainen, jonka tehtävänä on valvoa rautateiden turvallisuutta ja antaa sitä koskevia säädöksiä. Viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, infrastruktuurin hallinnosta ja hakijoista.

2. Turvallisuusviranomaisella on oltava vähintään seuraavat sääntelytehtävät:

- a) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 96/48/EY 14 artiklan mukaisesti,
- b) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti,
- c) se myöntää käyttöönottoluvat uudelle ja olennaisesti muuttuneelle liikkuvalla kalustolle, jolle ei ole vielä vahvistettu YTE:ää,
- d) se myöntää, uusii, muuttaa ja peruuttaa tämän direktiivin 10 artiklassa tarkoitettujen turvallisuustodistusten olennaisia osia,
- e) se hyväksyy tämän direktiivin 7 artiklassa ja liitteessä II tarkoitettua oikeudellisesti sitovat kansalliset turvallisuussäännöt, ellei kansallinen parlamentti tai hallitus anna kyseisiä sääntöjä.

⁽¹⁾ Viiden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

3. Turvallisuusviranomaisella on seuraavat valvontatehtävät:
- se tarkistaa, että Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti,
 - se tarkistaa, että Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti,
 - se valvoo jäsenvaltiossa yhteentoimivuuden osatekijöitä ja sitä, että ne ovat olennaisten vaatimusten mukaisia,
 - se tarkistaa, että infrastruktuurin hallintoyritykset ja rautatieyritykset toimivat yhteisön lainsäädännössä tai kansallisessa lainsäädännössä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti ja että turvallisuustodistusten edellytykset ja vaatimukset täyttyvät,
 - se valvoo, että liikkuva kalusto on asianmukaisesti luetteloitu ja että direktiivin 96/48/EY [...] artiklan ja direktiivin 2001/16/EY [...] artiklan mukaisesti perustetussa kansallisessa luettelossa olevat turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmällisiä ja ajan tasalla.
4. Edellä 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei voida siirtää tai antaa toimeksi infrastruktuurin hallinnoille tai rautatieyrityksille.

16 artikla

Turvallisuusviranomaisen päätöksentekoperiaatteet

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

Sen on käsiteltävä pyynnöt ja hakemukset pikaisesti sekä esitettävä tietopyyntönsä ja ilmoitettava päätöksistään viipymättä.

Turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehiksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia, mukaan lukien infrastruktuurin hallinto, rautatieyritykset, valmistajat ja ylläpitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilökunnan edustajat.

2. Turvallisuusviranomaisen on voitava vapaasti suorittaa kaikki sen valvontatehtävän suorittamiseen tarvittavat tarkastukset ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja päästä infrastruktuurin hallintojen ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että turvallisuusviranomaisen tekemät päätökset ovat oikeudellisen valvonnan alaisia.

4. Turvallisuusviranomaisen on harjoitettava aktiivista mielipiteiden ja kokemusten vaihtoa päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi yhteisössä. Yhteistyön tarkoituksena on

erityisesti sellaisten rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen helpottaminen ja yhteensovittaminen, joille on myönnetty kansainvälisiä rautatieriteitä direktiivin 2001/14 15 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

Virasto tukee niitä näissä tehtävissä.

17 artikla

Vuosikertomus

Turvallisuusviranomaisen on julkaistava vuosittain vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan ja lähetettävä se virastolle viimeistään 30 päivänä syyskuuta. Vuosikertomuksessa on oltava tietoja seuraavista:

- rautateiden turvallisuuden kehittäminen, mukaan lukien jäsenvaltiokohtainen luettelo liitteessä I tarkoitetuista yhteisistä turvallisuusindikaattoreista,
- merkittävät muutokset rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä,
- turvallisuustodistusten kehittyminen,
- infrastruktuurin hallintoyritysten ja rautatieyritysten valvonasta saadut tulokset ja kokemukset.

V LUKU

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTA

18 artikla

Tutkittavat tapahtumat

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatiejärjestelmässä tapahtuneiden vakavien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden jälkeen suoritetaan tutkinta, jonka tavoitteena on rautateiden turvallisuuden mahdollinen parantaminen sekä tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisy.

2. Tutkittavia tapahtumia ovat:

- vakavat onnettomuudet,
- vaaratilanteet, jotka olisivat hieman erilaisissa olosuhteissa voineet johtaa vakaviin onnettomuuksiin, mukaan lukien Euroopan laajuisten suurten nopeuksien tai tavanomaisten rautatiejärjestelmien rakenteellisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden tekniset viat.

3. Tutkinnan laajuuden sekä tutkinnoissa noudatettavan menettelyn määrää 20 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin ottaen huomioon 19 ja 21 artiklassa esitetyt periaatteet ja tavoitteet sekä ne tiedot, jotka se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.

Tutkintaelin voi harkintansa mukaan päättää, onko 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetun tapahtuman tutkinta aloitettava vai ei. Sen on päätöksessään otettava huomioon seuraavat seikat:

- a) vaaratilanteen vakavuus,
- b) onko vaaratilanne osa vaaratilanteiden sarjaa, jolla on merkitystä järjestelmän tasolla,
- c) vaaratilanteen vaikutus rautateiden turvallisuuteen yhteisön näkökulmasta,
- d) infrastruktuurin hallintoyritysten, rautatieyritysten tai turvallisuusviranomaisen esittämät pyynnöt.

4. Tutkinnassa ei missään tapauksessa pyritä osoittamaan syyllisyyttä tai vastuuta.

19 artikla

Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään tutkinnan oikeudellinen asema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.
2. Jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaan, ja tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, tutkinnasta vastaavien sallitaan mahdollisimman nopeasti:
 - a) päästä onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, siihen liittyvää infrastruktuuria sekä liikenteenohjaus- ja merkinantolaitteita,
 - b) luetteloita viipymättä todisteet ja suorittaa valvottu näytteenotto jäännöksistä, infrastruktuurin laitteistoista tai osista tutkimuksia ja analyysia varten,
 - c) tutustua junien rekisteröintilaitteiden sekä suullisten viestien tallennukseen ja merkinanto- ja ohjausjärjestelmän toiminnan rekisteröintiin tarkoitettujen laitteiden sisältämiin tietoihin sekä käyttää niitä hyväksi,
 - d) tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten tuloksiin,
 - e) tutustua junahenkilökunnalle ja muulle onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen osallisena olleelle rautatiehenkilökunnalle tehtyjen tutkimusten tuloksiin,
 - f) kuulla osallisena ollutta rautatiehenkilökuntaa ja muita todistajia,
 - g) tutustua infrastruktuurin hallinnon, osallisina olleiden rautatieyritysten ja turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.

3. Tutkinta on suoritettava oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta, eikä oikeudellinen menettely saa missään tapauksessa viivästyttää tai estää työn kulkua.

20 artikla

Tutkintaelin

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta vastaava elin on pysyväisluontoinen. Kyseisen elimen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton infrastruktuurin hallintoyrityksistä, rautatieyrityksistä, maksujen perintäelimistä, käyttöoikeuden myöntävistä elimistä ja ilmoitetuista laitoksista. Sen on lisäksi oltava riippumaton turvallisuusviranomaisesta, kaikista rautateiden sääntelyelimistä ja kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa.

2. Tutkintaelimelle on taattava edellytykset suorittaa tehtävänsä 1 kohdassa tarkoitetuista tahoista riippumatta, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Sen tutkinnasta vastaavilla henkilöillä on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden. Siihen on kuuluttava vähintään yksi henkilö, joka voi toimia tutkinnasta vastaavana onnettomuuden tai vaaratilanteen sattua.

3. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että rautatieyritykset, infrastruktuurin hallintoyritykset ja tarvittaessa turvallisuusviranomaisen ovat velvollisia ilmoittamaan tutkintaelimelle välittömästi 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Tutkintaelimen on pystyttävä vastaamaan tällaisiin ilmoituksiin ja toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet tutkinnan aloittamiseksi viipymättä.

4. Tutkintaelin voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muiden tapahtumien kuin rautateiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskeviin tehtäviin, jos tutkinta ei vaaranna elimen riippumattomuutta.

5. Tarvittaessa tutkintaelin voi pyytää muiden jäsenvaltioiden tutkintaelimiä tai virastoa tarjoamaan asiantuntemusta tai suorittamaan teknisiä tarkastuksia, analyysseja tai arviointeja.

6. Jäsenvaltiot voivat antaa tutkintaelimen tehtäväksi muita kuin 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja rautateiden onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevan tutkinnan suorittamisen.

7. Tutkintaelinten on harjoitettava aktiivista mielipiteiden ja kokemusten vaihtoa yhteisten tutkintamenetelmien kehittämiseksi, turvallisuuteen liittyvien suositusten seurantaan koskevien yhteisten periaatteiden laatimiseksi sekä teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioimiseksi.

Virasto tukee niitä tässä tehtävässä.

21 artikla

Tutkinnan suorittaminen

1. Sen jäsenvaltion tutkintaelimen, jonka alueella 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, on tutkittava kyseinen onnettomuus tai vaaratilanne. Jos ei pystytä toteamaan, missä jäsenvaltiossa onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, tai jos se on sattunut kahden jäsenvaltion välisellä rajalla, asianomaiset elimet sopivat, kumpi niistä suorittaa tutkinnan, tai ne sopivat tutkinnan suorittamisesta yhteistyössä. Toinen elin voi ensiksi mainitussa tapauksessa osallistua tutkintaan ja saada käyttöönsä kaikki tutkinnan tulokset.

2. Kunkin onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta vastaavan elimen on huolehdittava tehtävän suorittamiseksi tarvittavista edellytyksistä, joihin kuuluu toiminnallinen ja tekninen asiantuntemus.

3. Tutkinta on suoritettava mahdollisimman avoimesti siten, että kaikkia osapuolia kuullaan ja tulokset annetaan niiden käyttöön. Asianomaisille infrastruktuurin hallintoyritykselle ja rautatieyrityksille, turvallisuusviranomaiselle, uhreille ja heidän omaisilleen, vahingoittuneen omaisuuden omistajille, valmistajille, osallisena olleille pelastuspalvelulaitoksille sekä henkilökunnan ja käyttäjien edustajille on tiedotettava tutkinnasta ja sen tuloksista, ja niille on annettava tilaisuus osallistua menettelyyn siltä osin kuin se on mahdollista.

22 artikla

Tutkintakertomukset

1. Edellä 18 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava tutkintakertomus onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen sekä tulosten merkitykseen nähden sopivassa muodossa. Tutkintakertomuksessa on ilmoitettava 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tutkinnan tavoitteet, ja siinä on tarvittaessa oltava turvallisuuteen liittyviä suosituksia.

2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintakertomus mahdollisimman nopeasti ja yleensä kahdentoista kuukauden kuluessa tapahtumapäivästä. Tutkintakertomuksessa on noudatettava mahdollisimman tarkasti liitteen V mukaista rakennetta. Tutkintakertomus, mukaan lukien turvallisuuteen liittyvät suositukset, on välitettävä 21 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuille osapuolille sekä muiden jäsenvaltioiden asianomaisille elimille ja osapuolille.

3. Tutkintaelimen on julkaistava vuosittain viimeistään 30 päivänä syyskuuta vuosikertomus, josta ilmenevät sen edeltävänä vuonna suorittamat tutkinnat, sen antamat turvallisuuteen liittyvät suositukset ja aiemmin annettujen suositusten johdosta toteutetut toimenpiteet.

23 artikla

Virastolle annettavat tiedot

1. Tutkintaelimen on ilmoitettava virastolle tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksestä viikon kuluessa päätöksen teke-

misestä. Sen on tällöin mainittava tapahtuman päivämäärä, aika ja paikka sekä sen laji ja seuraukset menetettyjen ihmishenkien, loukkaantumisten ja vahinkojen kannalta.

2. Tutkintaelimen on lähetettävä virastolle 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen lopullisten tutkintakertomusten ja 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vuosikertomusten jäljennökset.

24 artikla

Turvallisuuteen liittyvät suositukset

1. Tutkintaelimen antama turvallisuuteen liittyvä suositus ei missään tapauksessa luo oletusta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.

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

3. Turvallisuusviranomaisen ja muiden viranomaisten tai elinten tai tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden, joille suositukset on osoitettu, on tiedotettava tutkintaelimelle suosituksen johdosta toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä.

VI LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA

25 artikla

Liitteiden mukauttaminen

Liitteet mukautetaan tekniikan ja tieteen kehitykseen 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna menettelyn mukaisesti.

26 artikla

Komitea

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

2. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa säädettyä sääntelymenettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 7 ja 8 artikla.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettua määrääjäksi vahvistetaan kolme kuukautta.

3. Viitattaessa tähän kohtaan sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 artiklassa säädettyä neuvoa-antavaa menettelyä ja otetaan huomioon mainitun päätöksen 7 ja 8 artikla.

VII LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

27 artikla

Direktiivin 95/18/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 95/18/EY seuraavasti:

1. Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset täyttyvät, kun hakijana olevalla rautatieyrityksellä on tai vastaisuudessa on hallintorakenne, jolla on tarvittavat tiedot ja/tai kokemus turvallisen ja luotettavan toiminnan hallinnan ja valvonnan harjoittamiseen toimitiluvassa yksilöidyn toimintatyyppin osalta.”

2. Poistetaan liitteessä oleva II osa.

28 artikla

Direktiivin 2001/14/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2001/14/EY seuraavasti:

1. Korvataan nimi seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, annettu 26 päivänä helmikuuta 2001, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä.”.

2. Poistetaan 30 artiklan 2 kohdan f alakohta.

3. Poistetaan 32 artikla.

4. Korvataan 34 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissio tarkastelee jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan erityistapauksessa hinnoittelua ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanon valvontaa ja päättää 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen kahden kuukauden kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottamisesta, voidaanko kyseisten toimenpiteiden soveltamista jatkaa. Komissio antaa päätöksensä tiedoksi Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.

Jäsenvaltio voi saattaa komission päätöksen neuvoston ratkaistavaksi kuukauden määräajassa. Neuvosto voi määrää enemmistöllä poikkeuksellisissa olosuhteissa päättää asiasta toisin kuukauden määräajassa, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 226 artiklan soveltamista.”

29 artikla

Kertomus

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään [päivänä] ⁽¹⁾ ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi yhteisön toimiksi.

30 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja toteutettava kaikki niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi tarvittavat toimenpiteet. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, syrjimättömiä ja varoittavia.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle edellä mainituista säännöksistä viimeistään 31 artiklassa tarkoitettuna päivänä sekä ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

31 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [päivänä] ⁽²⁾. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

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

32 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

33 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

⁽¹⁾ Viiden vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta.

⁽²⁾ Kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE I

YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

Turvallisuusviranomaisten on ilmoitettava seuraavat yhteiset turvallisuusindikaattorit:

Edellä 2 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuihin toimintoihin liittyvistä indikaattoreista olisi ilmoitettava erikseen, jos niistä annetaan tietoja.

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

Jäljempänä 1 kohdassa lueteltujen onnettomuuksia koskevien indikaattorien osalta on käytettävä yhteisön tilastoja, joista säädetään rautatieliikenteen tilastoista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o .../... siltä osin kuin tietoja on saatavilla.

1. Onnettomuuksia koskevat indikaattorit

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

- junien törmäykset, mukaan lukien törmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin
- junien raiteilta suistumiset
- tasoristeysonnettomuudet, mukaan lukien tasoristeyksissä jalankulkijoihin liittyvät onnettomuudet
- liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamat henkilöonnettomuudet
- liikkuvan kaluston tulipalot.

Ainoastaan ensisijainen onnettomuus on selvitettävä, vaikka toissijainen onnettomuus, esimerkiksi raiteilta suistumisen jälkeinen tulipalo, olisi seurauksiltaan ensisijaista onnettomuutta vakavampi.

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

- matkustajat (myös suhteessa matkustajakilometriin kokonaismäärään)
- työntekijät, mukaan lukien alihankkijoiden henkilökunta
- tasoristeysten käyttäjät
- rautateiden tiloja luvattomasti käyttävät henkilöt
- muut.

2. Vaaratilanteita ja "läheltä piti" -tilanteita koskevat indikaattorit

1. Rikkoutuneiden raiteiden, raiteiden nurjahdusten ja raiteenvaihto-opasteiden vikojen kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.
2. Ohitettujen seis-asennossa olevien opastimien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.
3. Käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneiden pyörien ja akselien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

3. Onnettomuuksien seurauksia koskevat indikaattorit

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

- kuolleet ja loukkaantuneet
- korvaukset matkustajien, henkilökunnan tai kolmansien osapuolten menetetyistä omaisuudesta tai sille aiheutuneista vahingoista, mukaan lukien ympäristölle aiheutuneista vahingoista

- vaurioituneen liikkuvan kaluston ja rautateiden laitteistojen vaihtaminen tai korjaaminen
- liikenteen myöhästymiset, häiriöt ja ohjaaminen toisille reiteille, mukaan lukien ylimääräiset henkilöstökustannukset ja good will'in vahingoittuminen.

Kustannuksista on vähennettävä kolmansilta osapuolilta, kuten tasoristeysronnettomuuksissa osallisina olleiden moottoriajoneuvojen omistajilta, perityt korvaukset. Kustannuksista ei vähennetä rautatieyritysten tai infrastruktuurin hallinnon vakuutuksilla perittyjä korvauksia.

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

4. Infrastruktuurin teknistä turvallisuutta koskevat indikaattorit

1. Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä ATP-järjestelmä (Automatic Train Protection) ⁽¹⁾, ja kyseisillä raiteilla ajettujen junakilometrien prosenttiosuus.
2. Tasoristeysten lukumäärä (kokonaismäärä ja ratakilometriä kohti). Automaattisilla tai käsikäyttöisillä turvalaitteilla varustettujen tasoristeysten prosenttiosuus.

5. Turvallisuuden hallinnointia koskevat indikaattorit

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

6. Määritelmät

Viranomaiset voivat käyttää kertomuksissa indikaattoreiden ja kustannusten laskentatapojen kansallisia määritelmiä toimittaessaan tämän liitteen mukaisia tietoja. Kaikki käytettävät määritelmät ja laskentatavat on selvitettävä 17 artiklan mukaisen vuosikertomuksen liitteessä.

⁽¹⁾ Jos käytössä on useita erilaisia ATP-järjestelmiä, niistä olisi ilmoitettava erikseen.

LIITE II

KANSALLISISTA TURVALLISUUSÄÄNNÖISTÄ ILMOITTAMINEN

Komissiolle on ilmoitettava seuraavista kansallisista säännöistä 7 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti:

1. säännöt, jotka koskevat edellä 5 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja voimassa olevia kansallisia turvallisuustavoitteita ja turvallisuusmenetelmiä
2. säännöt, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmille asetettuja vaatimuksia ja turvallisuustodistuksen antamista rautatieyrityksille
3. säännöt, jotka koskevat sellaisen uuden ja olennaisesti muuttuneen liikkuvan kaluston käyttöönottolupien myöntämiselle asetettuja vaatimuksia, jota YTE ei vielä kata, sekä sen huollolle. Ilmoituksessa on ilmoitettava säännöt, jotka koskevat liikkuvan kaluston vaihtoa rautatieyritysten välillä, rekisteröintijärjestelmiä ja testausmenettelyjä
4. sellaisen rautatieverkon yhteiset käytösäännöt, jota YTE ei vielä kata, mukaan lukien merkinanto- ja liikenteenhalintajärjestelmää koskevat säännöt
5. säännöt, jotka koskevat sellaisille ylimääräisille sisäisille käytösäännöille (työsäännöille) asetettuja vaatimuksia, joita infrastruktuurin hallintoyritysten ja rautatieyritysten on otettava käyttöön
6. säännöt, jotka koskevat turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavalle henkilöstölle asetettuja vaatimuksia, mukaan lukien valintaperusteet, terveydentila ja ammatillinen koulutus sekä todistukset siltä osin kuin YTE ei vielä kata niitä
7. säännöt, jotka koskevat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa.

LIITE III

TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄT**1. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevat vaatimukset**

Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on oltava dokumentoitu kaikilta olennaisilta osiltaan, ja siinä on erityisesti kuvattava työnjakoa infrastruktuurin hallinnon tai rautatieyrityksen organisaatiossa. Siinä on osoitettava, miten johtamisessa turvataan valvonta kaikilla tasoilla, miten henkilökunta ja sen edustajat kaikilla tasoilla osallistuvat siihen ja miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan.

Riittävästi voimavaroja on osoitettava sen varmistamiseen, että henkilökunta, jolla on asiantuntemusta ja kokemusta turvallisuusjohtamisesta, vastaa keskeisistä tehtävistä.

2. Turvallisuusjärjestelmän perusosat

Turvallisuusjärjestelmän perusosat ovat seuraavat:

- a) organisaation toimitusjohtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka
- b) laadullisia ja määrällisiä yrityskohtaisia tavoitteita turvallisuuden säilyttämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmia tavoitteiden saavuttamiseksi
- c) menettelyjä, jotka koskevat YTE:issä tai 7 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa säännöissä tai muissa asioita koskevilla säännöissä vahvistettujen voimassa olevien, uusien ja muutettujen teknisten ja toiminnallisten vaatimusten täyttämistä, sekä menettelyt, jotka koskevat vaatimusten täyttämisen varmistamista laitteiden ja toiminnan koko elinkaaren ajan
- d) menettelyjä ja menetelmiä, jotka koskevat riskien arvioinnin suorittamista ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamista aina, kun toimintaolosuhteiden muutoksesta tai uudesta materiaalista aiheutuu uusia riskejä infrastruktuurille tai toiminnalle
- e) sellaisten henkilökunnan koulutusohjelmien ja järjestelmien tarjoaminen, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen
- f) järjestelyjä, jotka koskevat riittävien tietojen antamista organisaatiossa ja tarvittaessa samaa infrastruktuuria käyttävien organisaatioiden välillä
- g) menettelyjä ja malleja, jotka liittyvät turvallisuutta koskevien tietojen dokumentointitapaan sekä menettelyn määrittämiseen turvallisuutta koskevien olennaisten tietojen esittämistavan valvontaa varten
- h) menettelyjä, joilla varmistetaan onnettomuuksista, vaaratilanteista, "läheltä piti" -tilanteista ja muista vaarallisista tapahtumista ilmoittaminen, niiden tutkinta ja arviointi sekä tarvittavien ehkäisevien toimenpiteiden toteuttaminen
- i) hätätilanteessa noudatettavat toimintasuunnitelmat sekä varoitus- ja tiedotussuunnitelmat, joista sovitaan yhdessä asiasta vastaavien viranomaisten kanssa
- j) määräyksiä, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmän säännöllistä sisäistä tarkastusta.

LIITE IV

TURVALLISUUSTODISTUKSEN VERKKOKOHTAISTA OSAA KOSKEVAT ILMOITUKSET

Seuraavat asiakirjat on toimitettava, jotta turvallisuusviranomainen voi antaa turvallisuustodistuksen verkkokohtaisen osan (kaksinkertaisen työn välttämiseksi ja tietomäärän vähentämiseksi toimitetaan vain yhteenvedoasiakirjat YTE:ien ja direktiivien 96/48/EY ja 2001/14/EY muiden vaatimusten mukaisista osista):

- rautatieyrityksen asiakirjat sen operaatioihin, henkilökuntaan ja liikkuvaan kalustoon sovellettavista YTE:istä tai YTE:ien osista ja tarvittaessa kansallisista ja muista säännöistä sekä siitä, miten niiden noudattaminen varmistetaan turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla
- rautatieyrityksen asiakirjat eri henkilökuntaluokista tai alihankkijan henkilökuntaluokista, mukaan lukien todisteet siitä, että nämä täyttävät YTE:ien tai kansallisten sääntöjen vaatimukset ja ovat saaneet asianmukaisen todistuksen
- rautatieyrityksen asiakirjat liikennöinnissä käytettävän liikkuvan kaluston eri luokista, mukaan lukien todisteet siitä, että nämä täyttävät YTE:ien tai kansallisten sääntöjen vaatimukset ja ovat saaneet asianmukaisen todistuksen.

LIITE V

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTAKERTOMUSTEN PÄÄSISÄLTÖ**1. Yhteenvedo**

Yhteenvedon on sisällettävä lyhyt kuvaus tapahtumasta, sen ajasta ja paikasta sekä sen seurauksista. Siinä on todettava tutkinnassa esille tulleet välittömät syyt sekä tapahtumaan vaikuttaneet tekijät ja sen taustalla olevat syyt. Tärkeimmät suositukset on mainittava ja tiedot on annettava edelleen niille, joille suositukset on osoitettu.

Kertomukseen on tarvittaessa sisällytettävä yhteenvedon käänös jollakin viraston työkielillä.

2. Tapahtumaan liittyvät välittömät tosiseikat**1. Tapahtuma:**

- tapahtuman päivä, tarkka aika ja paikka
- kuvaus tapahtumista ja onnettomuuspaikasta, mukaan lukien pelastus- ja hätäpalvelujen toimista
- päätös tutkinnan aloittamisesta, tutkinnasta vastaavan ryhmän kokoonpano ja tutkinnan suorittaminen.

2. Tapahtumaolosuhteet:

- osallisena ollut henkilökunta ja alihankkijat sekä muut osapuolet ja todistajat
- junat ja niiden muodostus, mukaan lukien osallisena olleen liikkuvan kaluston rekisteröintinumero
- kuvaus infrastruktuurista ja opastinjärjestelmästä – raidetyypeistä, vaihteista, lukituksesta, opastimista, juna-suojasta
- viestintävälineet
- tapahtumapaikalla tai sen läheisyydessä suoritettavat työt
- rautateiden hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju
- julkisten pelastuspalvelujen sekä poliisi- ja lääkintäpalvelujen hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju.

3. Kuolleet, loukkaantuneet ja aineelliset vahingot:

- matkustajat ja kolmannet osapuolet, henkilökunta, mukaan lukien alihankkijat
- lasti, matkatavarat ja muu omaisuus
- liikkuva kalusto, infrastruktuuri ja ympäristö.

4. *Ulkoiset olosuhteet:*

- sääolot ja maantieteelliset tiedot.

3. Tutkintoja koskevat tiedot

1. *Yhteenveto lausumista (sanotun kuitenkin rajoittamatta henkilöiden henkilöllisyyden suojaamista):*

- rautateiden työntekijät, mukaan lukien alihankkijat
- muut todistajat.

2. *Turvallisuusjohtamisjärjestelmä:*

- kehysorganisaatio sekä määräysten antaminen ja toteuttaminen
- henkilökuntaa koskevat vaatimukset ja niiden varmistaminen
- tavanomaiset sisäiset tarkastukset ja niiden tulokset
- infrastruktuurin eri toimijoiden välinen rajapinta.

3. *Säännöt ja määräykset:*

- asiaa koskeva EU:n lainsäädäntö ja kansallinen lainsäädäntö sekä julkinen sääntely
- muut säännöt, kuten käytösäännöt, paikalliset ohjeet, henkilöstöä koskevat vaatimukset, huoltomääräykset sekä sovellettavat standardit.

4. *Liikkuvan kaluston ja teknisten laitteistojen toimivuus:*

- merkinanto- sekä ohjaus- ja hallintajärjestelmä, mukaan lukien tietojen tallennus automaattisista tallentimista
- infrastruktuuri
- viestintälaitteet
- liikkuva kalusto, mukaan lukien automaattiset tallentimet.

5. *Toiminnallisen järjestelmän dokumentointi:*

- liikenteenohjauksesta ja merkinannosta vastaavan henkilöstön toteuttamat toimenpiteet
- sanallisten viestien vaihto tapahtuman yhteydessä, mukaan lukien tallenteiden sisältämät tiedot
- tapahtumapaikan suojaamiseksi ja turvaamiseksi toteutetut toimenpiteet.

6. *Ihmisen, koneen ja organisaation välinen rajapinta:*

- osallisena olleen henkilökunnan työaika
- tapahtumaan vaikuttaneet lääketieteelliset ja henkilökohtaiset seikat, mukaan lukien ruumiillinen tai henkinen rasitus
- ihmisen ja koneen väliseen rajapintaan vaikuttavien laitteiden suunnittelu.

7. *Vastaavat aiemmat tapahtumat.*

4. Analyysi ja johtopäätökset

1. *Lopullinen selonteko tapahtumaketjusta:*

- päätelmien tekeminen tapahtuneesta 3 luvussa esitettyjen tosiseikkojen perusteella.

2. Tarkastelu:

- analyysi 3 luvussa esitetyistä tosiseikoista päätelmien tekemiseksi tapahtuman syistä ja pelastuspalvelujen suorituskyvystä.

3. Johtopäätökset:

- tapahtuman välittömät syyt, mukaan lukien siihen vaikuttaneet muut tekijät, jotka liittyvät osallisina olleiden henkilöiden toteuttamiin toimiin taikka liikkuvan kaluston tai teknisten laitteistojen kuntoon
- taustalla olevat syyt, jotka liittyvät taitoihin, menettelyihin ja huoltoon
- taustalla olevat syyt, jotka liittyvät sääntelykehysten vaatimuksiin ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamiseen.

4. Lisähuomioita:

- tutkinnan aikana havaitut puutteet ja viat, joilla ei kuitenkaan ole merkitystä syytä koskevien johtopäätösten kannalta.

5. Toteutetut toimenpiteet

Tapahtuman johdosta toteutetut tai toteutettavat toimenpiteet.

6. Suositukset
