

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I <i>Tiedonantoja</i>	
	Neuvosto	
2003/C 270 E/01	Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 53/2003 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta.....	1
2003/C 270 E/02	Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 54/2003 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta	7
2003/C 270 E/03	Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 55/2003 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta	25
2003/C 270 E/04	Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 56/2003 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta (virastoasetus)	48

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 53/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY yhteisön rautateiden kehittämisestä
annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

(2003/C 270 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY ⁽⁵⁾ säädetään toimiluvan saaneille rautatieyrityksille myönnettävästä oikeudesta käyttää Euroopan laajuista rautateiden tavaraliikenneverkkoa ja oikeus käyttää viimeistään vuodesta 2008 koko rautatieverkkoa kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseen.
- (2) Näiden kansainvälisten tavaraliikennepalveluja koskevien käyttöoikeuksien laajentamisen koko rautatieverkkoa koskeviksi 1 päivästä tammikuuta 2006 pitäisi antaa ennakoitua suurempi hyöty liikennemuotosiirtymien ja kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen kehittymisen osalta.
- (3) Laajentamalla näitä käyttöoikeuksia palvelujen tarjonnan vapauden periaatteen mukaisesti koskemaan 1 päivästä tammikuuta 2008 kaikkea rautateiden tavaraliikennettä parannettaisiin rautatieliikenteen tehokkuutta muihin liikennemuotoihin nähden. Lisäksi sillä helpotettaisiin jäsenvaltioiden välistä ja sisäistä kestävästä liikennestä edistämällä kilpailua ja mahdollistamalla uuden pääoman ja uusien yritysten tulo markkinoille.

⁽¹⁾ EYVL C 291 E, 26.11.2002, s. 1.⁽²⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.⁽³⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).⁽⁵⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1).

(4) Komission olisi tarkasteltava liikenteen, turvallisuuden, työolosuhteiden ja toimijoiden tilanteen kehitystä ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanon seurauksena ja esitettävä 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä tästä kehityksestä kertomus, johon tarvittaessa liitetään uusia ehdotuksia, jotta voidaan tarjota perusta jäsenvaltioiden talouden, rautatieyritysten sekä niiden työntekijöiden ja käyttäjien mahdollisimman hyviä olosuhteita varten.

(5) Rautateiden tavaraliikenteen alalla on mittavia mahdollisuuksia luoda uusia kuljetuspalveluja ja parantaa nykyisiä palveluja kansallisella ja Euroopan tasolla.

(6) Jotta rautateiden tavaraliikenne olisi kaikilta osin kilpailukykyinen, sen olisi voitava tarjota kattavia palveluja, joihin kuuluu myös jäsenvaltioiden välinen ja niiden sisäinen liikenne.

(7) Koska rautateiden turvallisuudesta säädetään yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/.../EY ⁽⁶⁾, joka on osa rautatiealan uutta yhtenäistä yhteisön sääntelyjärjestelmää, olisi direktiivin 91/440/ETY turvallisuutta koskevat säännökset kumottava.

(8) Direktiivi 91/440/ETY olisi siten muutettava tämän mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

- 1) Kumotaan 7 artiklan 2 kohta päivästä, jona yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/.../EY tulee voimaan.

⁽⁶⁾ EUVL L ...

2) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Edellä 2 artiklan soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää 10 a artiklassa ja liitteessä I määriteltyä Euroopan laajuista rautateiden tavaraliikenneverkkoa ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2006 oikeus käyttää koko rautatieverkkoa kansainvälisen tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.

Edellä 2 artiklan soveltamisalaan kuuluville rautatieyrityksille on lisäksi viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2008 myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kaikenlaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.”

b) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Rautatieliikennettä harjoittavien yritysten on tehtävä tarvittavat julkisoikeudelliset tai yksityisoikeudelliset sopimukset käyttämänsä rautatieinfrastruktuurin infrastruktuurin haltijan kanssa. Näissä sopimuksissa olevat ehdot eivät saa olla syrjiviä ja niiden on oltava avoimia rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (*) säännösten mukaisesti.

(*) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).”

c) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Kaikille rautatieyrityksille on ketään syrjimättömällä ja avoimella tavalla tarjottava oikeus käyttää useampaa kuin yhtä loppuasiakasta palvelevia tai palvelemaan kykeneviä terminaaleja ja satamia, jotka liittyvät 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuun rautatietoimintaan sekä oikeus tarjota niissä palveluja, ja rautatieyritysten pyynnöille voidaan asettaa rajoituksia ainoastaan, jos on olemassa rautateitä käyttäviä vaihtoehtoja, jotka ovat markkinaolosuhteissa toteuttamiskelpoisia.”

d) Korvataan 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa käsitellään

- tämän direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja siihen osallistuvien elinten tosiasiallista toimintaa;
- markkinoiden kehitystä ja erityisesti kaikkien markkinatoimijoiden, myös uusien tulokkaiden, kansainvälisen liikenteen kehityssuuntauksia, liikennetoimintaa ja markkinaosuuksia;
- vaikutusta koko liikennealaan, erityisesti liikenne-
muotojen tasapainottumisen osalta;
- vaikutusta turvallisuustasoon kussakin jäsenvaltiossa;
- alan työehtoja kussakin jäsenvaltiossa.

Tarvittaessa kertomukseen liitetään aiheellisia ehdotuksia tai suosituksia yhteisön toiminnan jatkamisesta rautatiemarkkinoiden ja niitä koskevien säädöspuitteiden kehittämiseksi.”

3) Korvataan 10 b artiklan 4 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) Euroopan rautatieverkon tilanteesta”.

4) Kumotaan 14 artikla.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 31 päivään joulukuuta 2005 mennessä. 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.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty . . .

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT ⁽¹⁾

I JOHDANTO

Ottaen huomioon EY:n perustamissopimuksen 71 artiklan – ja yhteentoimivuutta koskevan säädösehdotuksen tapauksessa myös 156 artiklan – neuvosto vahvisti 25.6.2003 EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisen yhteispäätösmenettelyn puitteissa yhteiset kantansa ns. toiseen rautatiepakettiin kuuluvasta neljästä säädösehdotuksesta ⁽²⁾ ⁽³⁾.

Neuvosto otti kannoissaan huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä 14.1.2003 antaman lausunnon ⁽⁴⁾, talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽⁵⁾ sekä alueiden komitean lausunnon ⁽⁶⁾.

Säädösehdotuspaketin yleistavoitteena on Euroopan unionin rautatiealan elvyttäminen; näin vaikutettaisiin yleisesti sisämarkkinoiden toteuttamiseen Euroopan rautatiealalla sekä palvelujen tarjoajien että valmistajien osalta. Poistamalla yritysten monopoliasemaa lähentelevä status ja lisääntyvän kilpailun keinoin voidaan päästä mittakaavaetuihin liittyviin kustannussäästöihin ja lisätä innovaatiotekijöitä, jotka ovat ennakkoehto maailmanluokan rautatieteollisuuden kehittämiseksi EU:hun. Lisäksi tämän liikenne-
muodon kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden parannettaisiin ehdotetuilla toimenpiteillä ja näin edistettäisiin hyvin tarpeellista liikennemuotojen välisen jakauman tasapainottamista erityisesti tavaraliikenteen alalla ja vaikutettaisiin myönteisesti sekä ruuhkien että saasteiden vähentämiseen.

Toisen rautatiepaketin tarkoituksena on edistää yhteentoimivuuden, turvallisuuden ja markkinoille pääsyn (rahtiliikenteen osalta) aloilla tarvittavaa kehitystä. Jotta voidaan suorittaa tällaisen kehityksen saavuttamiseksi tarvittavien välineiden, kuten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE), yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien, suunnittelun erittäin tekniset ja monimutkaiset tehtävät, ehdotetaan eurooppalaisen asiantuntijakeskuksen perustamista Euroopan rautatieviraston muodossa; virastolla olisi yksinomaan neuvoo-antava tehtävä. Euroopan rautatieviraston asiantuntijat muodostaisivat asiantuntijakeskuksen ja avustaisivat yhteisön lainsäädännön edelleen kehittämisessä. Heidän tulisi antaa riippumatonta asiantuntemusta eurooppalaisista, pikemmin kuin kansallisista, lähtökohdista.

II YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

Johdanto

Komissio on tehnyt eri säädösehdotukset pakettina ja pyytää, että niitä käsitellään yhdessä ottaen huomioon, että ne liittyvät operationaalisesti selkeästi toisiinsa. Neuvosto on noudattanut tätä ”pakettimaista” lähestymistapaa ja päässyt yhteisymmärrykseen koko paketista, myös neljästä säädösehdotuksesta, joihin sovelletaan yhteispäätösmenettelyä ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Nämä perustelut liittyvät kaikkiin yhteisiin kantoihin, jotka koskevat ”toisen rautatiepaketin” kolmea direktiiviä ja asetusta.

⁽²⁾ Komissio teki ehdotuksensa 25.1.2002
— turvallisuus: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 332.
— yhteentoimivuus: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 312.
— Euroopan rautatievirasto: EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 323.
— yhteisön rautateiden kehittäminen: EYVL C 291 E, 26.11.2002, s. 1.

⁽³⁾ Pakettiin kuuluu myös ”Suositus neuvoston päätökseksi komission valtuuttamisesta neuvottelemaan ehdoista, joilla yhteisö voi liittyä 9 päivänä toukokuuta 1980 tehtyyn kansainvälisiin rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla” (asiak. 5726/02 TRANS 20).

⁽⁴⁾ Ei vielä julkaistu EU:n virallisessa lehdessä.

⁽⁵⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁶⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁷⁾ Poliittinen sopimus koski pakettia kokonaisuutenaan, joten siihen kuului myös alaviitteessä 3 tarkoitettun neuvoston päätöksen tekeminen.

Vahvistaessaan yhteisen kantansa toiseen rautatiepakettiin neuvosto on ilmaissut tukevansa tämän lainsäädäntöpaketin yleissuuntausta: siitä käy ilmi neuvoston halu ja päättäväisyys toteuttaa EU:n rautatiealan hyvin tarpeellinen elvyttäminen niin, että ala saa jälleen sille kuuluvan markkinaosuuden. Oli kuitenkin myös tärkeää ottaa huomioon rautatiealan monimutkaisuus ja tarkastella useita teknisiä, rahoituksellisia, yhteiskunnallis-taloudellisia ja joissain tapauksissa poliittisia seikkoja.

Yksittäisiä direktiiviehdotuksia ja asetusehdotusta koskevat huomautukset

- a) *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 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*

Pyrkimyksillä tehostaa yhteisön rautatiejärjestelmää ei tulisi haitata sen nykyistä korkeata turvallisuustasoa. Yhdenmukaistetulla lähestymistavalla olisi paitsi säilytettävä korkea turvallisuustaso myös pyrittävä parantamaan sitä mahdollisuuksien ja toteutettavuuden mukaan noudattaen samalla sisämarkkinoiden toiminnan kannalta oleellisia periaatteita. Neuvosto on tältä pohjalta tarkastellut hyvin huolellisesti tämän direktiivin kaikkia asiaa koskevia säännöksiä.

Selvytyden vuoksi direktiiviin on lisätty erillinen artikla yhteisiä turvallisuustavoitteita (7 artikla) ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä (6 artikla) varten. Lisäksi on säädetty tavoitteiden asteittaisemmasta käyttöönotosta. Ensimmäisiä tavoitteita ja menetelmiä varten säädetään erityisistä aikatauluista ja sisältöä koskevista lisäyksityiskohdista.

Neuvosto on yhtä mieltä siitä, että yhteisten sääntelypuitteiden laadinnalla ei tulisi estää jäsenvaltioita pyrkimästä parantamaan omien rautatiejärjestelmiensä turvallisuustasoa edelleen jopa yhteisiä vaatimuksia korkeammiksi; tällöin ei tulisi vaarantaa sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa. Näin ollen neuvoston yhteisessä kannassa (8 artiklan 4 kohta) säädetään, että hyväksyttyään yhteiset turvallisuustavoitteet jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön uusia kansallisia turvallisuussääntöjä, joissa edellytetään korkeampaa turvallisuustasoa kuin yhteisissä turvallisuustavoitteissa. Ennen tällaisten tiukempien sääntöjen hyväksymistä olisi kuitenkin kuultava asianomaisia osapuolia ja ilmoitettava asiasta komissiolle. Tapauksissa, joissa tällaiset uudet säännöt todennäköisesti vaikuttaisivat kyseisen jäsenvaltion alueella toimivien muiden jäsenvaltioiden rautatieyritysten toimintaan, sovelletaan erityistä menettelyä ilmoitettaessa asiasta komissiolle (8 artiklan 5 kohta).

Lisäksi neuvoston yhteisessä kannassa on infrastruktuurin haltijan turvallisuuslupaa koskeva uusi artikla (11 artikla). 13 artiklan osalta on tiukennettu koulutusmahdollisuuksien saantia koskevia säännöksiä, ja samalla on poistettu henkilökunnalta edellytettävät perusvaatimukset, sillä niistä säädetään pian yhteen-toimivuutta koskevissa teknisissä erittelyissä. Turvallisuustodistusten yhdenmukaistamisen osalta (15 artikla) neuvosto katsoi, että välivaihetta ei-sitovine ohjeineen ei tarvita.

Yhteiseen kantaan tehtiin vielä useita teknisluonteisia muutoksia, kuten turvallisuusviranomaisen tehtäviin liittyviä muutoksia (16 artikla), ja teknisiin liitteisiin tehtiin useita muutoksia.

Neuvosto voi hyväksyä tarkistukset 4 ja 61 sekä jossain määrin tarkistusten 12, 16, 37, 56, 57 ja 59 sisällön.

- b) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta

Neuvoston yhteisessä kannassa pidetään kiinni periaatteesta, jonka mukaan direktiivin säännöksiä sovelletaan koko Euroopan unionin rautatieverkostoon. Useiden rahoituksellisten ja taloudellisten seikkojen vuoksi siinä kuitenkin säädetään yhteentoimivuutta koskevien teknisten eritelmien (YTE) asteittaisemmasta käyttöönotosta kuin komission ehdotuksessa. Ensimmäinen uusien YTE:ien ryhmä ja/tai YTE:ien tarkistukset olisi nyt laadittava 1. tammikuuta 2009 mennessä (2 artiklan 2 kohta); lisäksi ensimmäiseen YTE:in ryhmään kuuluvat asiat on nyt eritelty (2 artiklan 15 kohta). Erityisten YTE:ien soveltamista varten liitteeseen III on lisätty ratoja ja liikkuvaa kalustoa koskevia ryhmiä sekä mahdollisuus jakaa tarvittaessa edelleen nämä ryhmät alaryhmiin. Näin erityisiä YTE:itä voidaan soveltaa kustannustehokkaimmalla tavalla. 1 artiklan 6 kohdassa ja 2 artiklan 2 kohdassa laajennetaan mahdollisuuksia poiketa YTE:itä koskevien säännösten soveltamisesta.

Muut muutokset neuvoston yhteisessä kannassa komission ehdotukseen verrattuna koskevat lukuisia pienehköjä teknisiä seikkoja, mukaan lukien ne, jotka koskevat liitteitä.

Neuvosto on hyväksynyt tarkistuksen 8, ja se uskoo, että sen yhteisessä kannassa on olennaiselta osin tarkistuksia 6, 13 ja 15 vastaava sanamuoto.

- c) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus Euroopan rautatieviraston perustamisesta

Neuvosto tunnustaa, että Euroopan rautatievirastosta voi olla hyvin paljon hyötyä lainsäädäntöprosessin ja Euroopan rautateiden elvyttämiseen liittyvien muiden näkökohtien kannalta. Neuvoston yhteisessä kannassa tehdyt muutokset eivät näin ollen merkittävästi muuta komission ehdotuksen sisältöä. Kyseiset muutokset koskevat viraston tehtäviä ja vastuuta, muiden osapuolten kuulemistä, työryhmien ja hallintoneuvoston kokoonpanoa sekä työkieliä. Useissa tapauksissa neuvoston valinnan perustana olivat muiden yhteisön elinten, kuten Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tai Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA), perustamisesta annetuissa asetuksissa olevat samanlaiset säännökset.

Neuvoston yhteinen kanta vastaa monilta osin, joko osittain tai sisällöltään, Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tarkistuksia, kuten tarkistuksia 9, 22, 32 ja 36. Mitä tulee työryhmien ja hallintoneuvoston kokoonpanoa koskeviin tarkistuksiin 2, 5, 14 ja 35, neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että työryhmässä on nyt oltava sekä rautatiealan että käyttäjien edustajia (3 artikla). Hallintoneuvoston kokoonpanoa muutettiin myös samalla tavalla, muun muassa lisäämällä yksi edustaja kustakin jäsenvaltiosta (26 artikla).

Neuvosto katsoo, että viraston edustajien tarkistuskäyntejä jäsenvaltioihin koskeva 33 artikla vastaa pitkälti Euroopan parlamentin tarkistusta 37.

Yhteisen kannan 35 artiklassa, joka koskee viraston kielijärjestelyjä, säädetään nyt, että hallintoneuvosto päättää näistä järjestelyistä. Neuvosto katsoi kaikkia asiaan liittyviä seikkoja, kuten kustannustehokkuutta, punnittuaan, että tämä elin on paras tekemään kyseisen päätöksen. Näin ollen neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistusta 38, koska se katsoi myös uusien jäsenmaiden liittymisen 1.5.2004 alkaen huomioon ottaen, että tarkistuksesta olisi liian suurta haittaa viraston toiminnalle ja että se oli vastoin yhteisön talousarviolle asetettuja budjettirajoituksia yleensä.

d) *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta*

Osana neuvoston yhteistä kantaa koskevaa yleistä yhteisymmärrystä markkinoille pääsyn laajuus ja aikataulu olivat luonnollisesti neuvostossa saavutetun yleisen poliittisen kompromissin tärkeitä osatekijöitä. Siksi neuvosto ei voinut hyväksyä tarkistuksia 2 ja 4, joiden tarkoituksena oli laajentaa huomattavasti direktiivin soveltamisalaa ottamalla mukaan rautateitse tapahtuva matkustajaliikenne.

Neuvoston yhteisessä kannassa olevista markkinoille pääsyä koskevista säännöksistä voidaan tehdä seuraava yhteenveto:

- rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin ehdoin viimeistään 1. tammikuuta 2006 oikeus käyttää koko rautatieverkkoa kansainvälisen tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.
- rautatieyrityksille on lisäksi viimeistään 1. tammikuuta 2008 myönnettävä yhtäläisin ehdoin oikeus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kaikenlaisten rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorittamiseen.

Tämän lisäksi komissio toimittaa 1. tammikuuta 2007 mennessä kertomuksen markkinoille pääsyä koskevan direktiivin täytäntöönpanosta. Todettakoon myös, että komissio on esittänyt tästä lausuman, jonka mukaan se antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuoden 2003 loppuun mennessä ehdotuksen eurooppalaisen veturinkuljettaja-ajokortin käyttöönottamisesta.

Edellä mainituissa markkinoille pääsyä sekä voimaantuloa koskevissa säännöksissä neuvosto on selvyyden vuoksi viitannut erityisiin päivämääriin eikä päivämääriin, jotka olisivat riippuneet direktiiviin julkaisemispäivästä virallisessa lehdessä, kuten alunperin oli ehdotettu. Näin ollen se on hyväksynyt tarkistuksen 11. Neuvosto katsoo tämän sanamuodon olevan selvä signaali kaikille asianosaisille. Edelleen neuvosto on hyväksynyt sisällöltään tarkistukset 1, 5, 7 ja 9, joiden tarkoituksena on säilyttää viittaus Euroopan laajuiseen rautateiden tavaraliikenneverkkoon (TERFN). Itse asiassa tarkistukset 7 ja 9 hyväksyttiin kirjaimellisesti, muut tarkistukset taas otettiin pitkälti huomioon (ks. 1 artiklan 2 kohta).

Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 54/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta

(2003/C 270 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 ja 156 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 154 ja 155 artiklan mukaisesti yhteisö myötävaikuttaa Euroopan laajuisen verkkojen perustamiseen ja kehittämiseen liikenteen alalla. Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi yhteisö panee erityisesti teknisen standardoinnin alalla käytäntöön kaikki toimet, jotka saattavat osoittautua tarpeellisiksi verkkojen yhteentoimivuuden turvaamiseksi.
- (2) Ensimmäinen rautatieliikenteen alalla toteutettu toimenpide oli direktiivin 96/48/EY ⁽⁵⁾ antaminen. Mainitun direktiivin mukaisesti yhteiseksi edustuselimeksi nimetty Euroopan rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuksjärjestö (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire, AEIF) laati direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi esitykset yhteentoimivuuden teknisiksi eritelmiiksi (YTE), jotka komissio hyväksyi 30 päivänä toukokuuta 2002.

⁽¹⁾ EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 312.

⁽²⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003 ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁵⁾ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.

- (3) Komissio antoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle 10 päivänä syyskuuta 1999 kertomuksen, jossa arvioitiin ensimmäisen kerran Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden täytäntöönpanon edistymistä. Euroopan parlamentti kehotti 17 päivänä toukokuuta 2000 antamassaan päätöslauselmassa komissiota esittämään ehdotuksia direktiivin 96/48/EY tarkistamiseksi direktiivissä 2001/16/EY ⁽⁶⁾ käytetyn mallin perusteella.

- (4) Direktiivissä 2001/16/EY samoin kuin direktiivissä 96/48/EY on otettu käyttöön YTE:iden valmistelua ja hyväksymistä koskevat yhteisön menettelyt sekä yhteiset säännöt, joilla arvioidaan vaatimustenmukaisuutta näihin eritelmiin nähden. Yhteiseksi edustuselimeksi nimetty AEIF sai toimeksiannon laatia ensimmäisen YTE:ien ryhmän.

- (5) Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän YTE:ien laatimistyöstä, direktiivin 96/48/EY soveltamisesta erillisiin hankkeisiin ja mainitun direktiivin nojalla perustetun komitean työskentelystä saatujen kokemusten perusteella komissio ehdottaa muutoksia näihin kahteen rautatiejärjestelmien yhteentoimivuutta koskevaan direktiiviin.

- (6) Euroopan rautatieviraston perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2003 (virastoasetus) ⁽⁷⁾ ja yhteisön rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY (rautatieeturvallisuuseduskirje) ⁽⁸⁾ antaminen edellyttää direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY muuttamista. Erityisesti on huomattava, että viraston perustamisen jälkeen komissio antaa sille tehtäväksi laatia kaikki uusia tai muutettuja yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä koskevat esitykset.

- (7) Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/12/EY ⁽⁹⁾, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/13/EY ⁽¹⁰⁾ ja rautateiden infrastruktuu-

⁽⁶⁾ EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EUVL L ...

⁽⁸⁾ EUVL L ...

⁽⁹⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

rikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurien käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuusstandardien antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY⁽¹⁾ voimaantulo on vaikuttanut yhteentoimivuuden toteuttamiseen. Rautatieverkon käyttöoikeutta on laajennettava, kuten muissakin liikennemuodoissa, samanaikaisesti siihen liittyvien tarvittavien yhdenmukaistamistojen toteuttamisen kanssa. Tämän vuoksi yhteentoimivuus on toteutettava koko verkossa laajentamalla asteittain, ja direktiivin 2001/16/EY maantieteellistä soveltamisalaa. Samoin on tarpeen ulottaa direktiivin 2001/16/EY oikeusperusta perustamissopimuksen 71 artiklaan, johon direktiivi 2001/12/EY perustuu.

- (8) Euroopan liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa ilmoitetaan tästä direktiivistä, joka on osa komission strategiaa rautatieliikenteen elvyttämiseksi ja siten eri liikennemuotojen käytön tasapainottamiseksi ja jonka lopullisena tavoitteena on Euroopan teiden kuormituksen vähentäminen.
- (9) Direktiivin 96/48/EY mukaisesti laadituissa YTE:issä ei käsitellä nimenomaisesti infrastruktuurien ja liikkuvan kaluston uudistamistöitä eikä ennalta ehkäisevän huollon vaatimia korvauksia. Tästä säädetään kuitenkin tavanomaista rautatiejärjestelmää koskevassa direktiivissä 2001/16/EY, ja direktiivit olisi yhdenmukaistettava tältä osin.
- (10) Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän YTE:ien laatiminen on osoittanut, että yhtäältä direktiivin 96/48/EY olenaisten vaatimusten ja YTE:ien ja toisaalta eurooppalaisten standardien ja muiden standardointiin liittyvien asiakirjojen välistä suhdetta olisi selvennettävä. Erityisesti olisi selvästi erotettava toisistaan standardit tai standardien osat, joista on tehtävä pakollisia mainitun direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, ja "yhdenmukaistetut" standardit, jotka on laadittu teknistä yhdenmukaistamista ja standardointia koskevaa uutta lähestymistapaa noudattaen.
- (11) Yleisenä sääntönä on, että eurooppalaiset eritelmät laaditaan teknistä yhdenmukaistamista ja standardointia koskevan uuden lähestymistavan mukaisesti. Niiden avulla voidaan erityisesti yhteentoimivuuden osatekijöiden ja liitännöiden olettaa olevan direktiivin 96/48/EY tiettyjen olenaisten vaatimusten mukaisia. Nämä eurooppalaiset eritelmät (tai niiden sovellettavat osat) eivät ole velvoittavia, eikä YTE:issä saa antaa mitään nimenomaisia viitteitä niihin. Viitetiedot näihin eurooppalaisiin eritelmiin julkaitaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, ja jäsenvaltiot julkaisevat eurooppalaisia standardeja vastaavien kansallisten standardien viitetiedot.
- (12) YTE:issä voidaan viitata nimenomaisesti eurooppalaisiin standardeihin tai eritelmiin tapauksissa, joissa se on ehdottoman välttämätöntä tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Nimenomaisella viittauksella on seurauksia, jotka olisi täsmennettävä; erityisesti nämä eurooppalaiset

standardit ja eritelmät muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:ää aletaan soveltaa.

- (13) YTE:ssä vahvistetaan kaikki määräykset, jotka yhteentoimivuuden osatekijän on täytettävä, sekä vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa noudatettava menettely. Lisäksi on täsmennettävä, että jokainen osatekijä on tarkastettava YTE:ssä osoitettua käyttöä koskevan vaatimustenmukaisuuden ja käyttösoveltuvuuden arviointimenettelyssä, mistä on annettava todistus.
- (14) Turvallisuussyistä on tarpeen vaatia jäsenvaltioita antamaan jokaiselle käyttöön otetulle kulkuneuvolle tunnistuskoodi. Tämän jälkeen kulkuneuvo olisi merkittävä kansalliseen luetteloon. Luetteloiden on oltava sekä kaikkien jäsenvaltioiden että tiettyjen yhteisön taloudellisten toimijoiden käytettävissä. Niissä olevien tietojen olisi oltava muodoltaan yhdenmukaiset. Tämän vuoksi luetteloja varten olisi laadittava yhteiset tekniset ja toiminnalliset eritelmät.
- (15) Olisi täsmennettävä, miten menetellään silloin, kun osajärjestelmään sovellettavista olennaisista vaatimuksista ei vastavassa YTE:ssä ole vielä perusteellisia eritelmiä. Tällöin olisi direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY 20 artiklassa tarkoitettujen ilmoitettujen laitosten vastattava vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelystä ja tarkastusmenettelystä.
- (16) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽²⁾ mukaisesti.
- (17) Direktiivin 96/48/EY liitteessä I annettua liikkuvan kaluston määritelmää olisi selvennettävä. Kyseistä direktiiviä olisi sovellettava myös liikkuvaan kalustoon, joka on suunniteltu liikennöimään ainoastaan sellaisilla radoilla, jotka on parannettu noin 200 kilometrin tuntinopeudella liikkuvia suurnopeusjunia varten.
- (18) Tätä direktiiviä sovellettaessa olisi mahdollisimman paljon hyödynnettävä direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY mukaisesti aloitettua työtä sekä tämän direktiivin voimaan tullessa pitkälle kehitettyjä hankkeita, joissa jäsenvaltiot ovat soveltaneet kyseisiä direktiivejä.
- (19) Tämän direktiivin tavoitetta, joka on Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan sen yleiseurooppalaisen luonteen vuoksi toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

⁽¹⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (20) Komissio hyväksyi 30 päivänä toukokuuta 2002 infrastruktuuria, liikkuvaa kalustoa, energiaa, liikenteenohjausta, valvontaa ja opasteita/merkinantoa sekä käyttötoimintaa ja huoltoa koskevat suurten nopeuksien rautatiejärjestelmään sovellettavat YTE:t, ja 1 artiklan 5 kohdassa ja 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitettut YTE-esitykset koskevat näiden YTE:ien tarkistamista tai uusien YTE:ien hyväksymistä.
- (21) Koska parhaillaan kehitetään direktiivin 2001/16/EY 25 artiklan mukaisesti ohjeistoluonnosta teknisiä sääntöjä varten, joilla varmistetaan Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden nykyinen taso, näitä teknisiä sääntöjä on tarpeen ajanmukaistaa mainitun direktiivin soveltamisalan laajentamisen huomioon ottamiseksi sekä sen vuoksi, että ensimmäinen YTE:ien ryhmä hyväksytään vuoteen 2004 mennessä.
- (22) Direktiivin 2001/16/EY soveltamisalaa koskevista vapautuksista huolimatta jäsenvaltioita olisi rohkaistava vapaaehtoisesti soveltamaan mainitun direktiivin asiaankuuluvia säännöksiä kansallisella tasolla kustannustehokkuuden ja mittakaavaetujen lisäämiseksi tuotantoalalla.
- (23) Tämän vuoksi direktiivit 96/48/EY ja 2001/16/EY olisi muutettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 96/48/EY seuraavasti:

1. Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"1 artikla

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on vahvistaa edellytykset, jotka on täytettävä liitteessä I esitetyn Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi yhteisön alueella.

Nämä edellytykset koskevat ... päivän ... kuuta ... (*) jälkeen käyttöön otettavien järjestelmän osien suunnittelua, valmistusta, käyttöönottoa, parantamista, uudistamista, käyttöä ja huoltoa sekä järjestelmän käyttöön osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyttä ja työterveys- ja työturvallisuusolosuhteita.

2. Tämän tavoitteen toteuttamisen on johdettava teknisen yhdenmukaistamisen vähimmäistason määrittelyyn, ja sen avulla on voitava:

- helpottaa, parantaa ja kehittää kansainvälisiä rautatieliikennepalveluja yhteisön alueella ja kolmansien maiden kanssa;
- edistää sisämarkkinoiden asteittaista toteutumista Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakentamisessa, käytössä, uudistamisessa ja parantamisessa käytettävien laitteiden ja palvelujen osalta;

(*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

- edistää Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta."

2. Lisätään 2 artiklaan alakohdat seuraavasti:

"j) 'perusparametrilla' kaikkia yhteentoimivuuden kannalta ratkaisevia lakisääteisiä, teknisiä tai toiminnallisia edellytyksiä, joista on tehtävä päätös tai annettava suositus 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen täydellisten YTE-esitysten laatimista;

k) 'erityistapauksella' Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän osaa, jota varten YTE:iin on sisällytettävä joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia. Tähän voivat sisältyä erityisesti muusta yhteisön alueesta erillään olevat radat ja verkot, ulottuma, raideleveys tai raideväli;

l) 'parantamisella' osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

m) 'huollon yhteydessä tapahtuvalla osien vaihtamisella' osien vaihtamista toiminnaltaan ja suoritustasoltaan vastaaviin osiin ennakko- tai korjaushuollon yhteydessä;

n) 'uudistamisella' osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

o) 'nykyisellä rautatiejärjestelmällä' nykyisen rautatieverkon rautatieinfrastruktuurien muodostamaa kokonaisuutta, jossa on ratoja ja kiinteitä laitteita, mihin tahansa ryhmään kuuluvaa ja mitä tahansa alkuperää olevaa liikkuvaa kalustoa, joka kulkee näissä infrastruktuureissa;

p) 'käyttöönotolla' kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon."

3. Kumotaan 2 artiklan h alakohta.

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

- Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yksi YTE. Tarvittaessa osajärjestelmää varten voidaan laatia useita YTE:itä tai yksi YTE voi kattaa useita osajärjestelmiä. YTE:n laatimista ja/tai tarkistamista koskeva päätös sekä sen teknistä ja maantieteellistä soveltamisalaa koskevat valinnat edellyttävät 6 artiklan 1 kohdan mukaista toimeksiantoa."

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Siinä määrin kuin se on tarpeen 1 artiklassa mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi kussakin YTE:ssä on

- a) ilmoitettava sen aiottu soveltamisala (liitteessä I mainitun verkon tai liikkuvan kaluston osa, liitteessä II mainittu osajärjestelmä tai osajärjestelmän osa);
 - b) täsmennettävä olennaiset vaatimukset kullekin osajärjestelmälle ja sen liitännät muita osajärjestelmiä varten;
 - c) määriteltävä toiminnalliset ja tekniset eritelmit, jotka osajärjestelmän ja sen liitännät muita osajärjestelmiä varten on täytettävä. Tarvittaessa nämä eritelmit voivat poiketa toisistaan osajärjestelmän käytön mukaan, esimerkiksi liitteessä I mainittujen rataluokkien ja/tai liikkuvan kaluston mukaan;
 - d) määritettävä yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, joita varten on oltava olemassa eurooppalaiset eritelmit, mukaan lukien eurooppalaiset standardit, ja jotka ovat välttämättömiä Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi;
 - e) ilmoitettava kussakin tapauksessa menettelyt, joita on käytettävä yhtäältä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa tai toisaalta osajärjestelmien EY-tarkastuksessa. Menettelyjen on perustuttava päätöksessä 93/465/ETY määritelyihin moduuleihin;
 - f) ilmoitettava YTE:n käyttöönottostrategia. On erityisesti täsmennettävä välivaiheet, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:n noudattaminen on tavanomaiseksi katsottavaa;
 - g) ilmoitettava kyseisen henkilöstön osalta ammattiosaamista sekä työterveyttä ja -turvallisuutta koskevat edellytykset, joita osajärjestelmän käyttö ja ylläpito sekä YTE:n käyttöönotto edellyttävät.”
- c) Lisätään kohta seuraavasti:

”6. YTE:issä voidaan viitata nimenomaisesti ja selvästi nimettyihin eurooppalaisiin standardeihin tai eritelmiin silloin, kun se on ehdottoman välttämätöntä tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Tällöin kyseiset eurooppalaiset standardit tai eritelmit (tai niiden kyseeseen tulevat osat) katsotaan asianomaisen YTE:n liitteiksi, ja ne muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:n soveltaminen tulee pakolliseksi. Eurooppalaisten standardien tai eritelmien puuttuessa ja niiden laatimista odottaessa voidaan viitata muihin selvästi nimettyihin standardointia koskeviin asiakirjoihin, joiden on oltava helposti saatavilla ja julkisia.”

5. Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

1. YTE-esitykset ja YTE:iin myöhemmin tehtävät muutokset laaditaan komission toimeksiannosta 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Ne laaditaan viraston vastuulla Euroopan rautatieviraston perustamisesta ... päivänä ... kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (virastoasetus) (*) 3 ja 12 artiklan mukaisesti ja yhteistyössä kyseisissä artikloissa tarkoitettujen työryhmien kanssa.

YTE:t hyväksytään ja niitä tarkistetaan 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Komissio julkaisee ne *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Viraston tehtävänä on valmistella YTE:ien tarkistus ja ajan tasalle saattaminen sekä antaa kaikki tarpeelliset suositukset 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle, jotta tekninen kehitys tai sosiaaliset vaatimukset voitaisiin ottaa huomioon.

3. Kukin YTE-esitys laaditaan kahdessa vaiheessa.

Ensimmäisessä vaiheessa virasto määrittelee kyseisen YTE:n perusparametrit sekä liitännät muihin osajärjestelmiin ja muut tarpeelliset erityistapaukset. Kutakin parametriä ja liitääntä varten esitetään toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehdot teknisine ja taloudellisine perusteluineen. Asiassa tehdään päätös 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Tarvittaessa säädetään erityistapauksista.

Tämän jälkeen virasto laatii YTE-esityksen näiden perusparametrien pohjalta. Viraston on tarvittaessa otettava huomioon tekninen kehitys, aiemmin tehty standardointityö, olemassa olevien työryhmien työ sekä tunnustetut tutkimustulokset. YTE-esitykseen on liitettävä yleisarvio ehdotetun ratkaisun kokonaiskustannuksista ja sen tuottamista hyödyistä. Arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun ennakoitavat vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee.

4. Kunkin YTE:n (perusparametrit mukaan lukien) laatimisessa, hyväksymisessä ja tarkastamisessa on liitääntöjen ohella otettava huomioon niiden noudattamisen edellyttämien teknisten ratkaisujen arvioidut kustannukset ja hyödyt, jotta voidaan määrittellä ja toteuttaa mahdollisimman toteuttamiskelpoisia ratkaisuja. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tähän arviointiin antamalla tarvittavat tiedot.

5. Jäljempänä 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle on tiedotettava säännöllisesti YTE:ien laatimisen edistymisestä. Komitea voi tämän työn aikana antaa mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan YTE:ien laatimista sekä kustannusten ja hyötyjen arviointia koskevia toimeksiantoja tai suosituksia. Erityisesti komitea voi jäsenvaltion pyynnöstä vaatia, että vaihtoehtoisia ratkaisuja tarkastellaan ja että näiden vaihtoehtoisten ratkaisujen kustannukset ja hyödyt mainitaan YTE-esitykseen liitetyssä kertomuksessa.

6. Kunkin YTE:n hyväksymisen yhteydessä on kyseisen YTE:n voimaantulopäivä vahvistettava 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Jos eri osajärjestelmät on teknisen yhteensopivuuden vuoksi otettava samanaikaisesti käyttöön, on vastaavilla YTE:illä oltava sama voimaantulopäivä.

7. YTE:itä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa otetaan huomioon käyttäjien mielipide niistä ominaisuuksista, joilla on suora vaikutus osajärjestelmien käyttöedellytyksiin näiden käyttäjien kannalta. Tässä tarkoituksessa virasto kuulee YTE:n laatimisen ja tarkistamisen aikana käyttäjiä edustavia yhdistyksiä ja järjestöjä. Se liittyy YTE-esitykseen kertomuksen tämän kuulemisen tuloksista.

Jäljempänä 21 artiklassa tarkoitettu komitea laatii luettelon kuuluvista yhdistyksistä ja järjestöistä ennen YTE:ien tarkistusta koskevan toimeksiannon antamista; luetteloa voidaan tarkastella uudelleen ja saattaa ajan tasalle jonkin jäsenvaltion tai komission pyynnöstä.

8. YTE:itä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa on otettava huomioon työmarkkinaosapuolten kanta 5 artiklan 3 kohdan g alakohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin.

Tätä varten työmarkkinaosapuolia kuullaan ennen kuin YTE-esitys toimitetaan 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle hyväksymistä tai tarkistamista varten.

Työmarkkinaosapuolia kuullaan komission päätöksen 98/500/EY (***) mukaisesti perustetussa alakohtaisessa neuvottelukomiteassa. Työmarkkinaosapuolet antavat lausuntonsa kolmen kuukauden kuluessa.

(*) EUVL L ...

(**) EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27."

6. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Jäsenvaltio voi olla soveltamatta yhtä tai useampaa YTE:ä, mukaan lukien ne, jotka liittyvät liikkuvaan kalustoon, seuraavissa tapauksissa ja seuraavin edellytyksin:

- a) kun kyseessä on uutta rataa tai nykyisen radan uudistamista tai parantamista koskeva hanke taikka jokin 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu osatekijä, joka on kyseisten YTE:ien julkaisuhetkellä edennyt pitkälle, tai jota koskeva sopimus on parhaillaan toteuttamisvaiheessa;
- b) kun kyseessä on nykyisen radan uudistamista tai parantamista koskeva hanke ja kun näiden YTE:ien ulottuma, raideleveys tai raideväli taikka sähköjännite eivät ole yhteensopivia nykyisen radan vastaavien parametrien kanssa;

c) kun kyseessä on uutta rataa tai nykyisen radan uudistamista tai parantamista koskeva hanke, joka toteutetaan kyseisen jäsenvaltion alueella, jos sen rataverkko on erillinen tai meren eristämä muusta yhteisön alueesta;

d) kun on kyseessä nykyisen radan uudistamista, laajentamista tai parantamista koskeva hanke ja kyseisten YTE:ien soveltaminen vaarantaa hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden ja/tai jäsenvaltion rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden;

e) kun verkon nopean ennalleen saattamisen edellytykset eivät onnettomuuden tai luonnonkatastrofin vuoksi salli vastaavien YTE:ien osittaista tai täydellistä soveltamista taloudellisesti tai teknisesti.

Kaikissa tapauksissa asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava etukäteen komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä poikkeusta ja toimitettava komissiolle asiakirjat, joista käyvät ilmi ne YTE:t tai YTE:ien osat, joita se ei halua sovellettavan, sekä ne vastaavat eritelmät, joita se haluaa soveltaa. Komitea tutkii jäsenvaltion suunnittelemat toimenpiteet. Komissio tekee b ja d alakohdan tapauksessa asiasta päätöksen 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen; tarvittaessa annetaan sovellettavia eritelmiä koskeva suositus. Komission päätöksessä ei kuitenkaan b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa viitata ulottumaan eikä raideleveyteen."

7. Lisätään 9 artiklaan kohta seuraavasti:

"Ne eivät voi vaatia tarkastuksia, jotka on jo suoritettu osana EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä."

8. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Jokainen yhteentoimivuuden osatekijä on tarkastettava asianomaista YTE:ää koskevassa vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenetelyssä, ja sen mukaan on liitettävä asiaa koskeva todistus."

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden on katsottava yhteentoimivuuden osatekijä olennaisten vaatimusten mukaiseksi, jos se on vastaavan YTE:n edellytysten mukainen tai näiden edellytysten noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien mukainen."

c) Kumotaan 4 ja 5 kohta.

9. Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

Jos jäsenvaltio tai komissio katsoo, että suoraan tai välillisesti tämän direktiivin tarkoituksiin käytetyt eurooppalaiset eritelmät eivät täytä olennaisia vaatimuksia, kyseisten eritelmien poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuista, joissa ne esiintyvät, tai niiden muuttamisesta voidaan päättää 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti sen jälkeen, kun teknisiä standardeja ja määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetuilla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 98/34/EY (*) perustettua komiteaa on kuultu.

(*) EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/48/EY (EYVL L 217, 5.8.1998, s. 18)."

10. Korvataan 14 artikla seuraavasti:

"14 artikla

1. Kukin jäsenvaltio myöntää käyttöönottoluvan sen omalla alueella sijaitseville tai siellä käytettäville Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille.

Tätä varten kunkin jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet, jotta nämä osajärjestelmät voidaan ottaa käyttöön vain jos ne on suunniteltu, rakennettu ja asennettu tavalla, joka ei vaikeuta niitä koskevien olennaisien vaatimusten täyttämistä, kun ne yhdistetään Euroopan laajuiseen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmään.

Kunkin jäsenvaltion on erityisesti tarkistettava osajärjestelmien yhdenmukaisuus sen järjestelmän kanssa, johon ne liittyvät.

2. Kunkin jäsenvaltion on tarkistettava käyttöönoton yhteydessä ja tämän jälkeen säännöllisesti, että näitä osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisien vaatimusten mukaisesti. Tätä varten käytetään asianomaisissa rakenteellisissa ja toiminnallisissa YTE:issä esitettyjä arviointi- ja tarkastusmenettelyjä.

3. Uudistamisen tai parantamisen osalta infrastruktuurin haltijan tai rautatieyritysten on esitettävä sitä koskeva suunnitelma asianomaiselle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on tarkasteltava asiaa ja päätettävä, ovatko työt niin merkityksellisiä, että tässä direktiivissä tarkoitettu uusi käyttöönottolupa on tarpeen, sovellettavassa YTE:ssä osoitettu täytäntöönpanostrategia huomioon ottaen.

Uusi käyttöönottolupa on tarpeen aina, kun suunnitteilla olevat työt voivat vaikuttaa kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon.

4. Myöntäessään luvan liikkuvan kaluston käyttöönottoon jäsenvaltioiden vastuulla on huolehtia siitä, että jokaiselle kulkuneuvolle annetaan aakkosnumeerinen tunnistekoodi. Koodi on kiinnitettävä jokaiseen kulkuneuvoon ja merkittävä kansalliseen rekisteriin, jonka on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) rekisterissä noudatetaan 5 kohdassa määriteltyjä yhteisiä eritelmiä;
- b) rekisteriä pitää rautatiealan yrityksistä riippumaton elin, joka myös pitää sen ajan tasalla;
- c) yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... päivänä ... kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY (*) (rautatieturvallisuudsdirektiivi) 16 ja 21 artiklassa tarkoitetuilla turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on pääsy rekisteriin; oikeutetun pyynnön perusteella tietoja voivat saada myös rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurien käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (**) 30 artiklassa tarkoitettut sääntelyelimet sekä rautatievirasto, rautatieyhtiöt ja infrastruktuurin haltijat.

Sellaisen liikkuvan kaluston osalta, joka on otettu käyttöön ensimmäistä kertaa kolmannessa maassa, jäsenvaltiot voivat hyväksyä eri tunnistejärjestelmän mukaan selkeästi tunnistetut kulkuneuvot. Kuitenkin sen jälkeen, kun jäsenvaltio on antanut luvan ottaa tällainen kulkuneuvo käyttöön alueellaan, rekisteristä on oltava saatavissa vastaavat, jäljempänä 5 kohdan c, d ja e alakohdassa luetellut tiedot.

5. Rekisteriä koskevat yhteiset eritelmät hyväksytään 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen ja viraston tekemän eritelmäehdotuksen pohjalta. Eritelmäehdotusten sisällön on oltava seuraava: sisältö, tietomuoto, toiminnallinen ja tekninen rakenne, toimintatapa sekä tietojen tallentamista ja käyttöä koskevat säännöt. Rekisterissä on oltava vähintään seuraavat tiedot:

- a) viitetiedot EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta,
- b) viitetiedot 22 a artiklassa mainitusta liikkuvaa kalustoa koskevasta rekisteristä,
- c) kulkuneuvon omistaja tai vuokraaja,

- d) kulkuneuvon käyttöön liittyvät mahdolliset rajoitukset,
- e) kulkuneuvon huoltosuunnitelmaan liittyvät turvallisuuden kannalta olennaiset tiedot.

(*) EUVL L ...

(**) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30)."

11. Lisätään 15 artiklaan kohta seuraavasti:

"Ne eivät voi vaatia tarkastuksia, jotka on jo suoritettu osana EY-tarkastusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä."

12. Korvataan 16 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jollei YTE:iä ole, ja myös tapauksissa, joissa on ilmoitettu poikkeuksesta 7 artiklan mukaisesti, jäsenvaltioiden on toimitettava kunkin osajärjestelmän osalta toisille jäsenvaltioille ja komissiolle luettelo teknisistä säännöistä, joita käytetään olennaisten vaatimusten soveltamiseksi. Ilmoitus on tehtävä ... päivään ... kuuta ... (*) mennessä ja tämän jälkeen joka kerta, kun teknisten sääntöjen luetteloa muutetaan. Tällöin jäsenvaltioiden on myös nimitettävä elimet, jotka vastaavat kyseisiin teknisiin määräyksiin liittyvän 18 artiklassa tarkoitettun tarkastusmenettelyn suorittamisesta."

13. Lisätään 17 artiklaan kohta seuraavasti:

"Tällöin YTE:t tarkistetaan 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Jollei joitakin olennaisten vaatimusten mukaisia teknisiä seikkoja voida nimenomaisesti käsitellä YTE:ssä, ne on yksilöitävä selvästi YTE:n liitteessä. Näiltä osin sovelletaan 16 artiklan 3 kohtaa."

14. Lisätään 18 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

"Tehtävä kattaa myös sen tarkistamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitetään; perusteena käytetään tällöin kyseisessä YTE:ssä ja 22 a artiklassa säädettyissä rekistereissä käytettävissä olevia tietoja."

15. Korvataan 20 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"5. Komissio asettaa tarkastuselinten koordinaatioryhmän, jäljempänä 'koordinaatioryhmä', joka käsittelee kaikkia kysymyksiä, jotka liittyvät 13 artiklassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden ja käyttösoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja 18 artiklassa tarkoitettun tarkastusmenettelyn tai asianomaisten YTE:ien soveltamiseen. Jäsenvaltioiden edustajat voivat osallistua tarkkailijoina koordinaatioryhmän työskentelyyn.

Komissio ja tarkkailijat tiedottavat 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle koordinaatioryhmän työskentelystä. Ko-

missio ehdottaa tarvittaessa aiheellisia toimenpiteitä ongelmien ratkaisemiseksi.

Tarkastuselinten välinen koordinointi toteutetaan tarvittaessa 21 artiklan mukaisesti."

16. Korvataan 21 artikla seuraavasti:

"21 artikla

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY (*) 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

4. Komitea voi tarvittaessa perustaa työryhmiä avustamaan sitä tehtäviensä suorittamisessa erityisesti tarkastuselinten koordinoimiseksi.

(*) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23."

17. Lisätään artiklat seuraavasti:

"21 a artikla

1. Komitea voi käsitellä kaikkia Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen liittyviä kysymyksiä, mukaan lukien tämän ja kolmannen maiden rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuteen liittyvät kysymykset.

2. Komitea voi käsitellä kaikkia tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä. Komissio antaa 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen tarvittaessa täytäntöönpanoa koskevan suosituksen.

21 b artikla

1. Komissio voi omasta aloitteestaan tai jäsenvaltion pyynnöstä 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen antaa toimeksi YTE:n laatimisen myös muuta järjestelmän osaa varten, mikäli tämä koskee liitteessä II mainittua osajärjestelmää.

2. Komitea laatii itselleen komission ehdotuksen pohjalta tämän direktiivin ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY (*) tavoitteiden mukaisen työohjelman 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

(*) Vuosi tämän direktiivin voimaantulosta.

21 c artikla

Liitteitä II–VI voidaan muuttaa 21 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

(*) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.”

18. Lisätään artikla seuraavasti:

”22 a artikla

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa koskevat rekisterit julkaistaan ja saatetaan ajan tasalle vuosittain. Näissä rekistereissä esitetään kullekin osajärjestelmälle tai sen osalle tärkeimmät ominaisuudet (esimerkiksi perusparametrit) ja niiden yhteensopivuus sovellettavien YTE:ssä esitettyjen ominaisuuksien kanssa. Tätä varten kussakin YTE:ssä ilmoitetaan täsmällisesti, mitkä tiedot infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa koskevissa rekistereissä on oltava.

2. Rekisterien jäljennös on toimitettava asianomaisille jäsenvaltioille sekä virastolle, ja sen on oltava niiden osapuolten käytettävissä, joita asia koskee, mukaan lukien ainakin alan ammatilliset toimijat.”

19. Korvataan liite I tämän direktiivin liitteessä I olevalla tekstillä.

20. Korvataan liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä.

21. Lisätään liitteessä VII olevaan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Tarkastuksista vastaavan elimen ja henkilöstön on erityisesti oltava toiminnallisesti riippumattomia viranomaisista, jotka on nimetty antamaan tämän direktiivin mukaisia käyttöönottolupia, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY (*) mukaisia toimilupia ja direktiivin 2003/.../EY (†) mukaisia turvallisuustodistuksia, sekä onnettomuuksien tutkinnasta vastaavista elimistä.

(*) 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).”

2 artikla

Muutetaan direktiivi 2001/16/EY seuraavasti:

1. Korvataan direktiivin nimi seuraavasti: ”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/16/EY, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2001, tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta.”

(†) Rautatieturvallisuusedirektiivin numero.

2. Lisätään 1 artiklaan kohta seuraavasti:

”3. Tämän direktiivin soveltamisala laajennetaan asteittain koskemaan koko tavanomaista rautatiejärjestelmää, mukaan lukien useampaa käyttäjää palveleville tai mahdollisesti palveleville terminaaleille ja tärkeimmille satamalaitteistoille johtavat radat, lukuun ottamatta niitä infrastruktuureja ja liikkuvaa kalustoa, jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön, tai infrastruktuuria, joka on toiminnallisesti erillään muusta rautatiejärjestelmästä, tämän vaikuttamatta YTE:ien soveltamista koskeviin poikkeuksiin sellaisina kuin ne on lueteltu 7 artiklassa.

Tätä direktiiviä sovelletaan niihin rautatieverkon osiin, joita 1 kohta ei vielä koske, ainoastaan niiden vastaavien YTE:ien voimaantulopäivästä lähtien, jotka hyväksytään jäljempänä kuvattua menettelyä noudattaen, ja vain niissä määritetyillä soveltamisaloilla.

Komissio hyväksyy 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen 1 päivään tammikuuta 2006 mennessä työohjelman, jonka tavoitteena on uusien YTE:ien laatiminen ja/tai jo hyväksytyjen YTE:ien tarkistus niiden ratojen ja liikkuvan kaluston kattamiseksi, jotka eivät vielä kuulu soveltamisalaan.

Työohjelmassa ilmoitetaan tammikuuhun 2009 mennessä laadittavat ensimmäinen uusien YTE:ien ryhmä ja/tai YTE:ien tarkistukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan 5 kohdan soveltamista, sikäli kuin on kyse mahdollisuudesta määrittää erityistapauksia, sekä poikkeusten sallimista erityisedellytyksin koskevan 7 artiklan soveltamista. YTE:ien aiheiden valinta perustuu kunkin ehdotetun toimenpiteen odotettuun kustannustehokkuuteen ja suhteellisuuseriaatteeseen yhteisön tasolla toteutettujen toimenpiteiden osalta. Tätä varten otetaan asianmukaisella tavalla huomioon liitteessä IV oleva 4 kohta ja tarvittava tasapaino toisaalta junien jatkuvan liikkeelläolon ja teknisen yhdenmukaistamisen tavoitteiden ja toisaalta kyseisen Euroopan laajuisen, kansallisen, alueellisen tai paikallisen liikenteen välillä.

Uusien YTE:ien laatimisen tai nykyisten YTE:ien tarkistuksen painopisteet määritetään YTE:ien ensimmäisen ryhmän laatimisen jälkeen ja 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Jäsenvaltio voi olla soveltamatta tätä kohtaa, kun kyseessä ovat hankkeet, jotka ovat asiaankuuluvan YTE:ien ryhmän julkaisuhetkellä edenneet pitkälle tai joita koskevat sopimukset ovat parhaillaan täytäntöönpanovaiheessa.”

3. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Kumotaan h alakohta.

b) Korvataan l ja m alakohta seuraavasti:

l) 'parantamisella' osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

m) 'uudistamisella' osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;"

c) Lisätään alakohdat seuraavasti:

o) 'huollon yhteydessä tapahtuvalla osien vaihtamisella' osien vaihtamista toiminnaltaan ja suoritustasoltaan vastaaviin osiin ennakko- tai korjaushuollon yhteydessä;

p) 'käyttöönottolla' kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon."

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yksi YTE. Tarvittaessa osajärjestelmää varten voidaan laatia useita YTE:itä tai yksi YTE voi kattaa useita osajärjestelmiä. YTE:n laatimista ja/tai tarkistamista koskeva päätös sekä sen teknistä ja maantieteellistä soveltamisalaa koskevat valinnat edellyttävät 6 artiklan 1 kohdan mukaista toimeksiantoa."

b) Korvataan 3 kohdan e alakohta seuraavasti:

"e) ilmoitettava kussakin tapauksessa menettelyt, joita on käytettävä yhtäältä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuuden arvioinnissa tai toisaalta osajärjestelmien EY-tarkastuksessa. Menettelyjen on perustuttava päätöksessä 93/465/ETY määriteltyihin moduuleihin;"

c) Lisätään kohta seuraavasti:

"7. YTE:issä voidaan viitata nimenomaisesti ja selvästi nimettyihin eurooppalaisiin standardeihin tai eritelmiin silloin, kun se on ehdottoman välttämätöntä tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Tällöin kyseiset eurooppalaiset standardit tai eritelmat (tai niiden kyseeseen tulevat osat) katsotaan asianomaisen YTE:n liitteiksi, ja ne muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:n soveltaminen tulee pakolliseksi. Eurooppalaisten standardien tai eritelmiin puuttuessa ja niiden laatimista odottaessa voidaan viitata muihin selvästi nimettyihin standardointia koskeviin asiakirjoihin, joiden on oltava helposti saatavilla ja julkisia."

5. Korvataan 6 artikla seuraavasti:

"6 artikla

1. YTE-esitykset ja YTE:iin myöhemmin tehtävät muutokset laaditaan komission toimeksiannosta 21 artiklan 2

kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Ne laaditaan viraston vastuulla Euroopan rautatieviraston perustamisesta ... päivänä ... kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen N:o .../2003 (virastoasetus) (*) 3 ja 12 artiklan mukaisesti ja yhteistyössä kyseisissä artikloissa tarkoitettujen työryhmien kanssa.

YTE:t hyväksytään ja niitä tarkistetaan 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Komissio julkaisee ne *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Viraston tehtävänä on valmistella YTE:ien tarkistus ja ajan tasalle saattaminen sekä antaa kaikki tarpeelliset suositukset 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle, jotta tekninen kehitys tai sosiaaliset vaatimukset voitaisiin ottaa huomioon.

3. Kukin YTE-esitys laaditaan kahdessa vaiheessa.

Ensimmäisessä vaiheessa virasto määrittelee kyseisen YTE:n perusparametrit sekä liitännät muihin osajärjestelmiin ja muut tarpeelliset erityistapaukset. Kutakin parametriä ja liitännää varten esitetään toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehtoiset ratkaisut teknisine ja taloudellisine perusteluineen. Asiassa tehdään päätös 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Tarvittaessa säädetään erityistapauksista.

Tämän jälkeen virasto laatii YTE-esityksen näiden perusparametrien pohjalta. Viraston on tarvittaessa otettava huomioon tekninen kehitys, aiemmin tehty standardointityö, olemassa olevien työryhmien työ sekä alan tutkimustoiminnan tulokset. YTE-esitykseen on liitettävä yleisarvio ehdotetun ratkaisun kokonaiskustannuksista ja sen tuottamista hyödyistä. Arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun ennakoitavat vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee.

4. Kunkin YTE:n (perusparametrit mukaan lukien) laatimisessa, hyväksymisessä ja tarkastamisessa on liitännöiden ohella otettava huomioon niiden noudattamisen edellyttämien teknisten ratkaisujen arvioidut kustannukset ja hyödyt, jotta voidaan määrittellä ja toteuttaa mahdollisimman toteuttamiskelpoisia ratkaisuja. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tähän arviointiin antamalla tarvittavat tiedot.

5. Jäljempänä 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle on tiedotettava säännöllisesti YTE:ien laatimisen edistymisestä. Komitea voi tämän työn aikana antaa mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan YTE:ien laatimista sekä kustannusten ja hyötyjen arviointia koskevia toimeksiantoja tai suosituksia. Erityisesti komitea voi jäsenvaltion pyynnöstä vaatia, että vaihtoehtoisia ratkaisuja tarkastellaan ja että näiden vaihtoehtoisten ratkaisujen kustannukset ja hyödyt mainitaan YTE-esitykseen liitettyssä kertomuksessa.

6. Kunkin YTE:n hyväksymisen yhteydessä on kyseisen YTE:n voimaantulopäivä vahvistettava 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen. Jos eri osajärjestelmät on teknisen yhteensopivuuden vuoksi otettava samanaikaisesti käyttöön, on vastaavilla YTE:illä oltava sama voimaantulopäivä.

7. YTE:itä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa otetaan huomioon käyttäjien mielipide niistä ominaisuuksista, joilla on suora vaikutus osajärjestelmien käyttöedellytyksiin näiden käyttäjien kannalta. Tässä tarkoituksessa virasto kuulee YTE:n laatimisen ja tarkistamisen aikana käyttäjiä edustavia yhdistyksiä ja järjestöjä. Se liittyy YTE-esitykseen kertomuksen tämän kuulemisen tuloksista.

Jäljempänä 21 artiklassa tarkoitettu komitea laatii luettelon kuultavista yhdistyksistä ja järjestöistä ennen ensimmäistä YTE:ää koskevan toimeksiannon antamista; luetteloa voidaan tarkastella uudelleen ja saattaa ajan tasalle jonkin jäsenvaltion tai komission pyynnöstä.

8. YTE:itä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa on otettava huomioon työmarkkinaosapuolten kanta 5 artiklan 3 kohdan g alakohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin.

Tätä varten työmarkkinaosapuolia kuullaan ennen kuin YTE-esitys toimitetaan 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle hyväksymistä tai tarkistamista varten.

Työmarkkinaosapuolia kuullaan komission päätöksen 98/500/EY (***) mukaisesti perustetussa alakohtaisessa neuvottelukomiteassa. Työmarkkinaosapuolten on annettava lausuntonsa kolmen kuukauden kuluessa.

(*) EUVL L ...

(**) Komission päätös 98/500/EY (EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27)."

6. Korvataan 7 artiklan a alakohta seuraavasti:

"a) kun kyseessä on uutta rataa tai nykyisen radan uudistamista tai parantamista koskeva hanke taikka jokin 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu osatekijä, joka on kyseisten YTE:ien julkaisuhetkellä edennyt pitkälle, tai jota koskeva sopimus on parhaillaan täytäntöönpanovaiheessa;"

7. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Jokainen yhteentoimivuuden osatekijä on tarkastettava asianomaista YTE:ää koskevassa vaatimustenmukaisuuden ja käyttösoveltuuden arviointimenetelyssä, ja sen mukaan on liitettävä asiaa koskeva todistus."

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden on katsottava yhteentoimivuuden osatekijä olennaisten vaatimusten mukaiseksi, jos se on vastaavan YTE:n edellytysten mukainen tai näiden edellytysten noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien mukainen."

c) Kumotaan 4 ja 5 kohta.

8. Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

Jos jäsenvaltio tai komissio katsoo, että suoraan tai välillisesti tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi käytetyt eurooppalaiset eritelmät eivät täytä olennaisia vaatimuksia, kyseisten eritelmien poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuista, joissa ne esiintyvät, tai niiden muuttamisesta voidaan päättää 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen sen jälkeen, kun direktiivillä 98/34/EY perustettua komiteaa on kuultu."

9. Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

"Tätä varten käytetään asianomaisissa rakenteellisissa ja toiminnallisissa YTE:issä esitettyjä arviointi- ja tarkastusmenettelyjä."

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Uudistamisen tai parantamisen osalta infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen on esitettävä sitä koskeva suunnitelma asianomaiselle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on tarkasteltava asiaa ja päätettävä, ovatko työt niin merkityksellisiä, että tässä direktiivissä tarkoitettu uusi käyttöönottolupa on tarpeen, sovellettavassa YTE:ssä osoitettu täytäntöönpanostrategia huomioon ottaen.

Uusi käyttöönottolupa on tarpeen aina, kun suunnitteilla olevat työt voivat vaikuttaa kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon. Jos uutta lupaa tarvitaan, jäsenvaltio päättää, miten laajasti YTE:itä on sovellettava hankkeeseen. Jäsenvaltio ilmoittaa päätöksensä komissiolle ja muille jäsenvaltioille."

c) Lisätään kohdat seuraavasti:

"4. Myöntäessään luvan liikkuvan kaluston käyttöönottoon jäsenvaltioiden vastuulla on huolehtia siitä, että jokaiselle kulkuneuvolle annetaan aakkosnumeerinen tunnistekoodi. Koodi on kiinnitettävä jokaiseen kulkuneuvoon ja merkittävä kansalliseen rekisteriin, jonka on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) rekisterissä noudatetaan 5 kohdassa määriteltyjä yhteisiä eritelmiä;

b) rekisteriä pitää rautatiealan yrityksestä riippumaton elin, joka myös pitää sen ajan tasalla;

- c) yhteisön rautateiden turvallisuudesta ... päivänä ... kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY (*) (rautatieturvallisuudirektiivi) 16 ja 21 artiklassa tarkoitetut turvallisuusviranomaiset ja tutkintaelimet voivat saada rautatieturvallisuutta koskevia tietoja rekisteristä. Oikeutetun pyynnön perusteella tietoja voivat saada myös rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (**) 30 artiklassa tarkoitetut sääntelyelimet, rautatievirasto, rautatieyhtiöt ja infrastruktuurin haltijat.

Sellaisen liikkuvan kaluston osalta, joka on otettu käyttöön ensimmäistä kertaa kolmannessa maassa, jäsenvaltiot voivat hyväksyä eri tunnistejärjestelmän mukaan selkeästi tunnistetut kulkuneuvot. Kuitenkin sen jälkeen, kun jäsenvaltio on antanut luvan ottaa tällainen kulkuneuvo käyttöön alueellaan, rekisteristä on oltava saatavissa vastaavat, jäljempänä 5 kohdan c, d ja e alakohdassa luetellut tiedot.

5. Rekisteriä koskevat yhteiset eritelmät hyväksytään 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen viraston tekemän eritelmäehdotuksen pohjalta. Eritelmäehdotusten sisällön on oltava seuraava: sisältö, tietomuoto, toiminnallinen ja tekninen rakenne, toimintatapa, tietojen tallentamista ja käyttöä koskevat säännöt. Rekisterissä on oltava vähintään seuraavat tiedot:

- viitetiedot EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta,
- viitetiedot 22 a artiklassa mainitusta liikkuvaa kalustoa koskevasta rekisteristä,
- kulkuneuvon omistaja tai vuokraaja,
- kulkuneuvon käyttöön liittyvät mahdolliset rajoitukset,
- kulkuneuvon huoltosuunnitelmaan liittyvät turvallisuuden kannalta olennaiset tiedot.

(*) EUVL L ...

(**) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30)."

10. Korvataan 16 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jollei YTE:iä ole, ja myös tapauksissa, joissa on ilmoitettu poikkeuksesta 7 artiklan mukaisesti, jäsenvaltioi-

den on toimitettava kunkin osajärjestelmän osalta toisille jäsenvaltioille ja komissiolle luettelo teknisistä säännöistä, joita käytetään olennaisten vaatimusten soveltamiseksi. Ilmoitus on tehtävä ennen ... päivää ... kuuta ... (*) ja tämän jälkeen joka kerta, kun teknisten sääntöjen luetteloa muutetaan. Tällöin jäsenvaltioiden on myös nimitettävä elimet, jotka vastaavat kyseisiin teknisiin määräyksiin liittyvän 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn suorittamisesta."

11. Lisätään 17 artiklaan kohta seuraavasti:

"Tällöin YTE:t tarkistetaan 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Jollei joitakin olennaisten vaatimusten mukaisia teknisiä seikkoja voida nimenomaan käsitellä YTE:ssä, ne on yksilöitävä selvästi YTE:n liitteessä. Näiltä osin sovelletaan 16 artiklan 3 kohtaa."

12. Korvataan 20 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"5. Komissio asettaa ilmoitettujen laitosten koordinaatioryhmän, jäljempänä 'koordinaatioryhmä', joka käsittelee kaikkia kysymyksiä, jotka liittyvät 13 artiklassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden ja käyttösoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn tai asianomaisten YTE:ien soveltamiseen. Jäsenvaltioiden edustajat voivat osallistua tarkkailijoina koordinaatioryhmän työskentelyyn.

Komissio ja tarkkailijat tiedottavat 21 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle komitealle koordinaatioryhmän työskentelystä. Komissio ehdottaa tarvittaessa aiheellisia toimenpiteitä ongelmien ratkaisemiseksi.

Tarkastuselinten välinen koordinaatio toteutetaan tarvittaessa 21 artiklan mukaisesti."

13. Lisätään 21 artiklaan kohta seuraavasti:

"4. Komitea voi tarvittaessa perustaa työryhmiä avustamaan sitä tehtäviensä suorittamisessa erityisesti tarkastuselinten koordinoimiseksi."

14. Lisätään 21 a ja 21 b artikla seuraavasti:

"21 a artikla

Komissio voi saattaa komitean käsiteltäväksi mitä tahansa direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä. Komissio antaa 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen tarvittaessa täytäntöönpanoa koskevan suosituksen.

(*) Vuosi tämän direktiivin voimaantulosta.

21 b artikla

Liitteitä II–VI voidaan muuttaa 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.”

15. Korvataan 23 artikla seuraavasti:

”23 artikla

1. YTE:t hyväksytään seuraavassa tärkeysjärjestyksessä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimeksiantojen antamisjärjestystä:

- a) ensimmäinen YTE:ien ryhmä koskee liikenteenohjausta ja valvontaa sekä opasteita/merkinantoa, tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia, käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa (mukaan lukien henkilöstön pätevyys rajat ylittävien palveluiden osalta noudattaen liitteissä II ja III määriteltyjä perusteita), tavaraliikenteen vaunuja sekä liikkuvaan kalustoon ja infrastruktuuriin liittyviä meluhaittoja. Liikkuvan kaluston osalta kehitetään ensimmäisenä kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettua liikkuvaa kalustoa;
- b) lisäksi käsitellään seuraavia näkökohtia komission ja viraston voimavarojen mukaan: henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset, kunnossapito ottaen erityisesti huomioon turvallisuusnäkökohdat, henkilöliikenteen vaunut, veturit ja moottorivaunujunat, infrastruktuuri, energia ja ilman pilaantuminen. Liikkuvan kaluston osalta kehitetään ensimmäisenä kansainväliseen liikenteeseen tarkoitettua liikkuvaa kalustoa;
- c) komitea voi komission, jäsenvaltion tai viraston pyynnöstä ja 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen päättää YTE:n laatimisesta myös muuta järjestelmän osaa varten, mikäli tämä koskee liitteessä II mainittua osajärjestelmää.

2. Komissio laatii 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen työohjelman, jossa noudatetaan edellä 1 kohdassa mainittua sekä komissiolle tällä direktiivillä annettujen muiden tehtävien tärkeysjärjestystä.

Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen, ensimmäisessä ryhmässä olevien YTE:t laaditaan viimeistään 20 päivänä huhtikuuta 2004.

3. Työohjelmaan on sisällyttävä seuraavat vaiheet:

- a) osajärjestelmien luetteloon (liite II) perustuvan tavanomaisen rautatiejärjestelmän edustavan rakenteen kehittäminen viraston laatiman luonnoksen pohjalta YTE:ien yhdenmukaisuuden varmistamiseksi. Rakenteeseen on sisällytettävä erityisesti tämän järjestelmän eri osatekijät ja niiden väliset liitännät. Se toimii viitekehiksenä rajattaessa kunkin YTE:n soveltamisalaa;
- b) YTE:ien laatimisessa käytettävän mallirakenteen vahvistaminen;

- c) menettelytapojen vahvistaminen YTE:issä esitettyjen ratkaisujen kustannustehokkuuden arvioimiseksi;
- d) YTE:ien laatimiseksi tarvittavien toimeksiantojen antaminen;
- e) kutakin YTE:ää vastaavien perusparametrien vahvistaminen;
- f) standardointiohjelmaa koskevien luonnosten hyväksyminen;
- g) direktiivin 2003/.../EY (*) voimaantulon ja YTE:ien, mukaan lukien 25 artiklassa tarkoitettu ohjeisto, julkaisemisen välisen siirtymäkauden hallinnointi.

(*) EUVL L ...”

16. Korvataan 24 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Rekisterien jäljennös toimitetaan asianomaisille jäsenvaltioille sekä virastolle, ja sen on oltava niiden osapuolten käytettävissä, joita asia koskee, mukaan lukien ainakin alan ammatilliset toimijat.”

17. Muutetaan 25 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Virasto laatii asetuksen N:o .../2003 (*) 3 ja 12 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden 16 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmoittamien tietojen sekä alan teknisten asiakirjojen ja asianomaisten kansainvälisten sopimusten pohjalta ohjeistoluonnoksen teknisiä sääntöjä varten, joilla varmistetaan tämän direktiivin 1 artiklan 3 kohdassa määriteltyyn soveltamisalaa lisättävien ratojen ja liikkuvan kaluston yhteentoimivuuden nykyinen taso. Komissio tarkastelee 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen kyseistä luonnosta ja päättää, voiko se olla ohjeistona, kunnes YTE:t on hyväksytyt.”

18. Korvataan liite I tämän direktiivin liitteessä III olevalla tekstillä.

19. Lisätään liitteessä VII olevaan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Tarkastuksista vastaavan elimen ja henkilöstön on erityisesti oltava toiminnallisesti riippumattomia viranomaisista, jotka on nimetty antamaan tämän direktiivin mukaisia käyttöönottolupia, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston direktiivin 2001/13/EY (*) mukaisia toimilupia ja direktiivi 2003/.../EY (**) mukaisia turvallisuustodistuksia, sekä onnettomuuksien tutkinnasta vastaavista elimistä.

(*) EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisenaan kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/13/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26).”

(*) Virastoasetuksen numero.

(**) Rautatieturvallisuusedirektiivin numero.

20. Kumotaan liite VIII.

3 artikla

Komissio toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta tätä direktiiviä sovellettaessa hyödynnetään mahdollisimman paljon direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY mukaisesti jo toimeksi annettujen YTE:ien laatimistyötä ja jotta tämän direktiivin voimaan tullessa pitkälle kehitettyjä hankkeita ei vaaranneta.

4 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen . . . päivää . . . kuuta . . . (*). 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.

5 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty . . .

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

(*) 24 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

LIITE I

"LIITE I

EUROOPAN LAAJUINEN SUURTEN NOPEUKSIEN RAUTATIEJÄRJESTELMÄ

1. INFRASTRUKTUURIT

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän infrastruktuurilla tarkoitetaan yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ⁽¹⁾ määriteltyyn Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvia ratoja sekä ratoja, jotka on mainittu saatettaessa mainittu päätös ajan tasalle sen 21 artiklassa tarkoitetun suuntaviivojen tarkistamisen johdosta.

Suurten nopeuksien ratoihin kuuluvat

- erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetut tai rakennettavat radat, joilla voidaan ajaa yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella,
- erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut tai parannettavat radat, joilla voidaan ajaa noin 200 kilometrin tuntinopeudella,
- erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut erityiset radat, joissa maasto, korkeuserot tai kaupunkiympäristö aiheuttavat hankaluuksia ja joilla nopeus on mukautettava tapauskohtaisesti.

Nämä infrastruktuurit käsittävät seuraavat liikenteen hallinta-, paikantamis- ja navigointijärjestelmät: näillä radoilla tapahtuvaan henkilöliikenteeseen tarkoitetut tekniset tietojenkäsittely- ja televiestintälaitteet, jotta taataan verkon varma ja häiriötön käyttö ja tehokas liikenteen hoito.

2. LIIKKUVA KALUSTO

Tässä direktiivissä tarkoitettuun liikkuvaan kalustoon kuuluvat junat, jotka on suunniteltu kulkemaan

- joko vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetuilla tai rakennettavilla radoilla, joilla voidaan asianmukaisissa oloissa saavuttaa yli 300 kilometrin tuntinopeuksia,
- tai noin 200 kilometrin tuntinopeudella edellä 1 kohdassa mainituilla radoilla, mikäli kyseisten ratojen suoritus-taso sen sallii.

3. EUROOPAN LAAJUISEN SUURTEN NOPEUKSIEN RAUTATIEJÄRJESTELMÄN YHTENÄISYYS

Laadukas eurooppalainen rautatieliikenne edellyttää muun muassa erittäin suurta yhdenmukaisuutta infrastruktuurin (laajasti ymmärrettyinä, eli käsittäen kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien kiinteät osat) ja liikkuvan kaluston (mukaan lukien kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien junaan lastatut osat) ominaispiirteiden välillä. Tästä yhdenmukaisuudesta riippuu suoritus-taso, turvallisuus sekä palvelujen laatu ja kustannukset."

⁽¹⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

LIITE II

"LIITE II

OSAJÄRJESTELMÄT

1. LUETTELO OSAJÄRJESTELMISTÄ

Tässä direktiivissä tarkoitetuissa kysymyksissä Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä jaetaan osajärjestelmiin joko:

a) rakenteellisin perustein:

- infrastruktuurit
- energia
- liikenteenohjaus ja valvonta sekä opasteet/merkinanto
- käyttötoiminta ja liikenteen hallinta
- liikkuva kalusto;

b) tai toiminnallisin perustein:

- huolto
- henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset.

2. KATTAVUUS

Kunkin osajärjestelmän yhteentoimivuuteen liittyvät näkökohdat yksilöidään virastolle annetuissa YTE-esitysten laatimista koskevista toimeksiannoissa.

Näistä toimeksiannoista päätetään 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti 21 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Tarpeen vaatiessa virasto täsmentää toimeksiannoissa yksilöidyt yhteentoimivuuteen liittyvät näkökohdat 5 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti."

LIITE III

"LIITE I

EUROOPAN LAAJUINEN TAVANOMAINEN RAUTATIEJÄRJESTELMÄ

1. INFRASTRUKTUURIT

Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuurilla tarkoitetaan yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä päätöksessä N:o 1692/96/EY⁽¹⁾ määriteltyyn Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvia ratoja sekä ratoja, jotka on mainittu saatettaessa tämä päätös ajan tasalle sen 21 artiklassa tarkoitetun tarkistamisen johdosta.

Tässä direktiivissä tarkoitetuissa kysymyksissä verkko voidaan jakaa seuraaviin ryhmiin:

henkilöliikenteeseen tarkoitettut radat

kaikkeen liikenteeseen (henkilö- ja tavara-) tarkoitettut radat

erityisesti tavaraliikennettä varten suunnitellut tai parannetut radat

henkilöliikenteen solmukohdat

tavaraliikenteen solmukohdat mukaan lukien yhdistettyjen kuljetusten terminaalit

edellä mainittujen osien väliset liityntäraiteet.

Nämä infrastruktuurit käsittävät seuraavat liikenteen hallinta-, paikantamis- ja navigointijärjestelmät: tässä verkossa tapahtuvaan pitkän matkan henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen tarkoitettut tekniset tietojenkäsittely- ja televiestintälaitteet, jotta taataan verkon varma ja häiriötön käyttö ja tehokas liikenteen hoito.

2. LIIKKUVA KALUSTO

Liikkuvalla kalustolla tarkoitetaan kaikkea kalustoa, joka pystyy kulkemaan koko Euroopan laajuisessa tavanomaisessa rautatieverkossa tai jossain sen osassa, mukaan lukien seuraava kalusto:

lämpö- tai sähkömoottorilla varustetut moottorijunat

lämpö- tai sähkömoottorilla varustetut vetoyksiköt

matkustajavaunut

tavaravaunut, mukaan lukien kuorma-autojen kuljetukseen tarkoitettu liikkuva kalusto.

Rautatieinfrastruktuurien liikkuva rakennus- ja huoltokalusto luetaan mukaan, mutta se ei ole ensisijainen painopistealue.

Kukin näistä ryhmistä eritellään seuraavasti:

kansainvälisen liikenteen liikkuva kalusto,

kotimaan liikenteen liikkuva kalusto.

3. EUROOPAN LAAJUISEN TAVANOMAISEN RAUTATIEJÄRJESTELMÄN YHTENÄISYYS

Laadukas eurooppalainen rautatieliikenne edellyttää muun muassa erittäin suurta yhdenmukaisuutta infrastruktuurin (laajasti ymmärrettyinä, eli käsittäen kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien kiinteät osat) ja liikkuvan kaluston (mukaan lukien kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien junaan lastatut osat) ominaispiirteiden välillä. Tästä yhdenmukaisuudesta riippuu suoritusaste, turvallisuus sekä palvelujen laatu ja kustannukset.

⁽¹⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

4. SOVELTAMISALAN LAAJENTAMINEN

1. Ratojen ja liikkuvan kaluston alaryhmät

Jotta yhteentoimivuus voitaisiin saavuttaa kustannustehokkaasti, kaikille tässä liitteessä mainituille ratojen ja liikkuvan kaluston ryhmille on tarvittaessa kehitettävä uusia alaryhmiä. Tarvittaessa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen toiminnalliset ja tekniset eritelmit voivat vaihdella alaryhmän mukaan.

2. Kustannussuojatoimet

Ehdotettujen toimenpiteiden kustannus-hyötyanalyysissä otetaan huomioon muun muassa seuraavat:

- ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset
- pääomakustannusten ja maksujen aleneminen mittakaavaetujen ja liikkuvan kaluston tehostetun käytön ansiosta
- investointi- ja ylläpito/käyttökustannusten aleneminen kilpailun lisääntyessä valmistajien ja huoltoyritysten välillä
- ympäristöedut raidejärjestelmän teknisten parannusten ansiosta
- toiminnan turvallisuuden paraneminen.

Lisäksi arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun ennakoitujen vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee.”

NEUVOSTON PERUSTELUT ⁽¹⁾

—————

⁽¹⁾ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 3.

Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 55/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY antamiseksi yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta

(2003/C 270 E/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetulla neuvoston direktiivillä 91/440/ETY ⁽⁵⁾ aloitettujen rautatieliikennepalvelujen yhtenäismarkkinoiden luomiseen liittyvien pyrkimysten jatkamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön rautateiden turvallisuutta koskeva yhteinen sääntelykehys. 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 ⁽⁶⁾ ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyt-

töoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY ⁽⁷⁾ ovat ensimmäiset askeleet kohti Euroopan rautatieliikenne-markkinoiden sääntelyä, mikä tapahtuu rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinoiden avaamisella. Säännökset ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi turvallisuuden osalta, ja turvallisuusvaatimusten väliset erot vaikuttavat yhteisön rautatieliikenteen optimaaliseen toimintaan. On erityisen tärkeää yhdenmukaistaa 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 kaikilta osin soveltaa rautateiden turvallisuussääntöjä. Edellä mainituista syistä ja perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettuna toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioiden olisi voitava olla soveltamatta tätä direktiiviä edellä mainittuihin paikallisiin rautatiejärjestelmiin.
- (4) Yhteisön rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuustason säilyttäminen on tärkeää nykyisessä uudelleenjärjestelyvaiheessa, jossa siirrytään rautatiealan itse-sääntelystä 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 haltijoiden ja rautatieyritysten olisi otettava omalta osaltaan täysi vastuu järjestelmän turvallisuudesta. Niiden olisi tarvittaessa tehtävä yhteistyötä riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamisessa. Jäsenvaltioiden olisi selvästi erotettava tämä turvallisuutta koskeva välitön vastuu turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehysten käyttöönottoa ja liikenteenharjoittajien suoritus-tason valvontaa.
- (7) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EY (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).

⁽¹⁾ EYVL 126 E, 28.5.2002, s. 332.

⁽²⁾ EUVL 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUVL 86, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003 ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁵⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/13/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26).

- (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 laajuisen 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 asteittain käyttöön korkean turvallisuustason säilyttämiseksi ja, jos se on tarpeen ja kohtuudella toteutettavissa, sen parantamiseksi. Niiden avulla olisi voitava arvioida turvallisuustasoa ja liikenteenharjoittajien suoritustasoa sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa.
- (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. Yhteisiin turvallisuusindikaattoreihin liittyviä kansallisia määritelmiä voidaan kuitenkin soveltaa siirtymäkauden aikana, ja asianmukaista huomiota olisi siksi kiinnitettävä siihen, missä määrin yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevia yhteisiä määritelmiä kehitetään, kun ensimmäiset yleiset turvallisuustavoitteet laaditaan.
- (9) Kansalliset turvallisuussäännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, olisi asteittain korvattava YTE:issä vahvistettuihin yhteisiin standardeihin perustuvilla säännöillä. Uusien kansallisten sääntöjen olisi oltava yhteisön lainsäädännön mukaisia, ja niillä olisi edistettävä siirtymistä rautateiden turvallisuutta koskevaan yhteiseen lähestymistapaan. Kaikkia asianosaisia olisikin kuultava ennen kuin jäsenvaltio hyväksyy kansallisen turvallisuussäännön, joka edellyttää korkeampaa turvallisuustasoa kuin yhteiset turvallisuustavoitteet. Jos sääntö voi vaikuttaa muiden jäsenvaltioiden rautatieyrityksiin, uudesta sääntöehdotuksesta olisi ilmoitettava komissiolle.
- (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 .../2003⁽³⁾ perustettu Euroopan rautatievirasto antaa suosituksia yhteisistä turvallisuustavoitteista, yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista sekä muista yhdenmukaistamistoimenpiteistä ja seuraa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittämistä.
- (11) Infrastruktuurin haltioiden ja rautatieyritysten olisi tehtävään suorittaessaan ja velvollisuuksiaan täyttäessään noudatettava yhteisön vaatimuksia vastaavaa ja yhteisiä osia sisältävää turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Asianomaisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisille olisi toimitettava turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa koskevia tietoja.
- (12) Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava huomioon, että toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä 1989 annetun neuvoston direktiivin 89/391/EY⁽⁴⁾ ja sen asiaa koskevien erillisdirektiivien säännöksiä sovelletaan täysimääräisesti rautateiden työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseen. Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava myös huomioon vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/49/EY⁽⁵⁾ säännökset.
- (13) Jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella kaikkia rautatieyrityksiä 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 olisi oltava riittävää, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä hyväksytään yhdessä jäsenvaltiossa, ja että tämä hyväksyntä on voimassa koko yhteisössä. Kansallisten sääntöjen noudattamisen jatkamisen on taas edellytettävä lisätodistusta kussakin jäsenvaltiossa. Lopullisen tavoitteen olisi oltava yhteisössä voimassa olevan yhteisen turvallisuustodistuksen käyttöönotto.
- (14) Turvallisuustodistuksessa säädettyjen turvallisuusvaatimusten lisäksi toimiluvan saaneiden rautatieyritysten on noudatettava yhteisön lainsäädännön mukaisia ja ketään syrjimättä sovellettavia kansallisia vaatimuksia, jotka liittyvät terveyteen, turvallisuuteen, sosiaaliseen oloihin, myös ajoaikoja koskevia säännöksiä sekä työntekijöiden ja kuluttajien oikeuksiin siten kuin niistä on säädetty direktiivin 95/18/EY 6 ja 12 artiklassa.
- (15) Kullakin infrastruktuurin haltijalla on keskeinen vastuu rautatieverkon turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen lisäksi infrastruktuurin haltijalta olisi edellytettävä turvallisuusviranomaisen myöntämää turvallisuuslupaa, joka koskee sen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja muita toimenpiteitä, joilla turvallisuusvaatimukset täytetään.

(1) EYVL C 235, 17.9.1996, s. 6.

(2) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

(3) EUVL L ...

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

(5) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2003/29/EY (EUVL L 90, 8.4.2003, s. 47).

- (16) Jäsenvaltioiden olisi pyrittävä auttamaan hakijoita, jotka haluavat päästä markkinoille rautatieyrittäjinä. Niiden olisi erityisesti annettava tietoja ja käsiteltävä turvallisuustodistusta koskevat pyynnöt pikaisesti. Kansainvälisiä liikennepalveluja tarjoaville rautatieyrittäjille 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.
- (17) Junahenkilökunnan todistukset ja käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupien myöntäminen erilaisissa kansallisissa verkoissa ovat usein ylitsepääsemätön este uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen täyttäminen edellyttää, ovat turvallisuustodistusta hakevien rautatieyrittäjien saatavilla. Käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönottolupia varten olisi otettava käyttöön yhteinen menettely.
- (18) Osana rautatieturvallisuuden uutta yhteistä sääntelykehystä kaikkiin jäsenvaltioihin olisi perustettava kansallisia viranomaisia, joiden tehtävänä on säännellä ja valvoa rautateiden turvallisuutta. Niiden välisen yhteistyön helpottamiseksi yhteisön tasolla niille olisi annettava samat vähimmäistehtävät ja -velvollisuudet. Kansallisille turvallisuusviranomaisille olisi taattava laaja riippumattomuus. Niiden olisi suoritettava tehtävänsä yhteisön yhteisen rautatiejärjestelmän luomisen edistämiseksi avoimesti ja ketään syrjimättä. Niiden olisi myös tehtävä yhteistyötä sovittaakseen yhteen päätöksenteossaan käytettävät perusteet, erityisesti ne, jotka koskevat kansainvälistä rautateliikennettä harjoittavien rautatieyrittäjien turvallisuustodistuksia.
- (19) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat härttää yleisössä huolta rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista tällaisista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkinnan tulokset olisi julkistettava. Muut onnettomuudet ja vaaratilanteet voivat usein edeltää vakavia onnettomuuksia, ja niistäkin olisi tarvittaessa tehtävä turvallisuustutkinta.
- (20) Turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään vaaratilanteen oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkijoille pitäisi antaa mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. Tutkinta olisi suoritettava rautatiealan toimijoista riippumattoman pysyvän elimen toimesta. Tutkintaelimen olisi toimittava siten, että vältetään kaikki mahdolliset eturistiriidat ja kaikenlainen mahdollinen osallisuus tutkittavien tapahtumien syihin; erityisesti tutkinnan toiminnalliseen riippumattomuuteen ei saisi vaikuttaa haitallisesti se, että sillä mahdollisesti organisatorisiin tai oikeudellisiin rakenteisiin liittyvistä syistä on tiivis yhteys kansalliseen turvallisuusviranomaiseen tai rautateiden sääntelyelimeen. Sen olisi suoritettava tutkinnat mahdollisimman avoimesti.
- Tutkintaelimen olisi perustettava kutakin tapahtumaa varten tutkintaryhmä, jolla on tarvittava asiantuntemus tapauksen välittömien ja taustalla olevien syiden selvittämiseen.
- (21) Tutkintakertomuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla yhteisön tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.
- (22) Suunnitellun toiminnan 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 riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (23) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽¹⁾ mukaisesti.
- (24) Tämän direktiivin tarkoituksena on järjestää uudelleen ja koota yhteen rautateiden turvallisuutta koskeva yhteisön lainsäädäntö. Näin ollen aiemmin direktiivissä 2001/14/EY vahvistetut rautatieyrittäjien turvallisuustodistusten antamista koskevat säännökset sekä kaikki turvallisuustodistuksiin tehtyt viittaukset olisi kumottava. Direktiiviin 95/18/EY sisältyi käyttökäytännön turvallisuusasioiden hallintaan ja liikkuvan kaluston turvallisuuteen liittyviä vaatimuksia, jotka kuuluvat tämän direktiivin turvallisuustodistusta koskevien vaatimusten piiriin eivätkä siten enää ole osa luvan myöntämiselle asetettavia vaatimuksia. Toimiluvan saaneella rautatieyrittäjällä olisi oltava turvallisuustodistus, jotta se voi saada rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeuden.
- (25) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

JOHDANTOSÄÄNNÖKSET

1 artikla

Tarkoitus

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

- a) yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset,
- b) määrittelemällä eri toimijoiden velvollisuudet,
- c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä,
- d) edellyttämällä, että jokaiseen jäsenvaltioon perustetaan turvallisuusviranomaisen ja elin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa varten,
- e) määrittelemällä rautateiden turvallisuuden hallinnointia, sääntelyä ja valvontaa koskevia yhteisiä periaatteita.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmään, joka voidaan jakaa osajärjestelmiin rakenteellisiin ja toiminnallisiin perusteisiin. Direktiivi kattaa koko järjestelmää koskevat turvallisuusvaatimukset, mukaan luettuina infrastruktuurin ja liikennöinnin turvallinen hallinnointi sekä rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden välinen vuorovaikutus.

2. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panneniseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle:

- a) metrot, raitiotiet ja muut kevyen raideliikenteen järjestelmät,
- b) verkot, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikenteeseen ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivät rautatieyritykset,
- c) yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit, joita infrastruktuurin omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) "rautatiejärjestelmällä" kokonaisuutta, johon kuuluvat direktiivissä 96/48/EY ja 2001/16/EY määritellyt rakenteelliset

ja toiminnalliset osajärjestelmät sekä koko järjestelmän hallinnointi ja käyttö;

- b) "infrastruktuurin haltijalla" elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti direktiivin 91/440/EY 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 haltijan tehtävät voidaan osoittaa eri elimille tai yrityksille;
- c) "rautatieyrityksellä" direktiivin 2001/14/EY määritelmän mukaista rautatieyritystä ja muuta 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 osatekijää varten, jotta varmistetaan, että ne ovat olennaisien vaatimusten mukaisia ja jotta varmistetaan direktiivissä 96/48/EY määritellyn Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja direktiivissä 2001/16/EY määritellyn Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;
- e) "yhteisillä turvallisuustavoitteilla" turvallisuuden tasoa, joka on vähintään saavutettava rautatiejärjestelmän (kuten tavanomaisen rautatiejärjestelmän, suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän, pitkien rautatietunnelien tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ratojen) eri osissa ja koko järjestelmässä ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevin perusteina;
- f) "yhteisillä turvallisuusmenetelmillä" menetelmiä, joita kehitetään kuvaamaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;
- g) "turvallisuusviranomaisella" kansallista elintä, jolla on rautateiden turvallisuuteen tämän direktiivin säännösten mukaisesti liittyvät tehtävät, tai kahden valtion elintä, jolle jäsenvaltiot ovat uskoneet nämä tehtävät yhtenäisen turvallisuusjärjestelmän varmistamiseksi rajat ylittävän erikoistuneen infrastruktuurin osalta;
- h) "kansallisilla turvallisuus säännöillä" kaikkia sääntöjä, jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia ja joita sovelletaan useampaan kuin yhteen rautatieyritykseen riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut;
- i) "turvallisuusjohtamisjärjestelmällä" infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja järjestelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;

- j) "tutkinnasta vastaavalla" henkilöä, joka on vastuussa tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta;
- k) "onnettomuudella" ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia; onnettomuudet jaetaan seuraaviin luokkiin: törmäykset, raiteilta suistumiset, tasoristeysonnettomuudet, liikkeessä olevasta liikkuvasta kalustosta aiheutuneet henkilöonnettomuudet, tulipalot tai muut;
- l) "vakavalla onnettomuudella" junien törmäyksiä tai raiteilta suistumista, joissa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta samankaltaista onnettomuutta, jos niillä on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallintaan; "huomattavalla vahingolla" tarkoitetaan vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida maksavan yhteensä vähintään kaksi miljoonaa euroa;
- m) "vaaratilanteella" tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus mutta joka liittyy junaliikenteeseen ja vaarantaa liikenteen turvallisuuden;
- n) "tutkinnalla" onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuuteen liittyvien suositusten antaminen;
- o) "syillä" tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;
- p) "virastolla" Euroopan rautatievirastoa, rautateiden turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta vastaavaa yhteisön virastoa;
- q) "ilmoitetuilla laitoksilla" direktiivissä 96/48/EY ja direktiivissä 2001/16/EY määritellyjä elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttösoveltavuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettely arviointi;
- r) "yhteentoimivuuden osatekijöillä" sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta direktiivissä 96/48/EY määritellyn suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja direktiivissä 2001/16/EY määritellyn tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus on riippuvainen 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 paranne-

taan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon yhteisön lainsäädännön kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys. Etusija on annettava vakavien onnettomuuksien ehkäisemiselle.

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

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että infrastruktuurin haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisuudesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta. Ne on veloitettava toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä, soveltamaan kansallisia turvallisuussääntöjä ja -määräyksiä sekä ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Kunkin infrastruktuurin haltijan ja rautatieyrityksen on suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin ja kolmansiin osapuoliin vastattava sille kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisesta käytöstä, mukaan luettuina materiaalin toimitus ja palvelujen hankinta, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden lainsäädännön mukaista siviilioikeudellista vastuuta.

5 artikla

Yhteiset turvallisuusindikaattorit

1. Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja rautateiden turvallisuuden yleisen kehittymisen seuraamiseksi jäsenvaltioiden on kerättävä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista 18 artiklassa tarkoitettujen turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella.

Yhteisten turvallisuusindikaattorien ensimmäinen viitevuosi on ... (*); niistä raportoidaan vuosikertomuksessa sitä seuraavana vuonna.

Yhteiset turvallisuusindikaattorit on vahvistettu liitteessä I.

2. Liitettä I on tarkistettava ennen ... (**) 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen erityisesti siten, että siihen sisällytetään yhteisiä turvallisuusindikaattoreita koskevia yhteisiä määritelmiä sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisiä laskentatapoja.

6 artikla

Yhteiset turvallisuusmenetelmät

1. Komissio hyväksyy ennen ... (***) 27 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen yhteisten turvallisuusmenetelmien ensimmäisen erän, joka kattaa ainakin 3 kohdan a alakohdassa mainitut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

(*) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulovuodesta.

(**) Viisi vuotta tämän direktiivin voimaantulusta.

(***) Neljä vuotta tämän direktiivin voimaantulusta.

Komissio hyväksyy ennen ... (*) 27 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen yhteisten turvallisuusmenetelmien toisen erän, joka kattaa loput 3 kohdassa mainitut menetelmät. Nämä turvallisuusmenetelmät julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Virasto laatii yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevia ehdotuksia 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen annettavien toimeksiantojen nojalla.

Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevien ehdotusten on perustuttava jäsenvaltioissa olemassa olevien menetelmien tarkasteluun.

3. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä on kuvattava, miten turvallisuuden taso ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamista arvioidaan siten, että laaditaan ja määritellään:

- riskien arviointimenetelmiä,
 - menetelmiä, joilla arvioidaan 10 artiklan ja 11 artiklan mukaisesti myönnettyjen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien vaatimusten noudattaminen, ja
 - menetelmiä, joilla valvotaan, että Euroopan laajuisten suurten nopeuksien ja tavanomaisten rautatiejärjestelmien rakenteellisia osajärjestelmiä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti, mikäli YTE:t eivät vielä niitä kata.
4. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä jäsenvaltioille 4 artiklan 1 kohdassa asetetut velvoitteet.
5. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin turvallisuussääntöihinsä kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niiden tarkistusten perusteella tarvittavat muutokset.

7 artikla

Yhteiset turvallisuustavoitteet

- Yhteisten turvallisuustavoitteiden kehittäminen, hyväksyminen ja tarkistus tapahtuu tässä artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.
- Virasto laatii yhteisiä turvallisuustavoitteita ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevia ehdotuksia 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen annettavien toimeksiantojen nojalla.
- Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten ensimmäisen erän on perustuttava jäsenvaltioissa voimassa olevien tavoitteiden ja turvallisuustason tarkasteluun ja sillä on varmistettava, ettei rautatiejärjestelmän nykyinen turvallisuustaso laske missään jäsenvaltiossa. Komissio hyväksyy ehdotukset 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen ... (**), ja ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

(*) Kuusi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

(**) Viisi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten toisen erän on perustuttava yhteisten turvallisuustavoitteiden ensimmäisestä erästä ja niiden täytäntöönpanosta saatuihin kokemuksiin. Niistä on käytävä ilmi mahdolliset painoalueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava. Komissio hyväksyy ehdotukset 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen ... (***) , ja ne julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Kaikkien yhteisiä turvallisuustavoitteita ja tarkistettuja yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevien ehdotusten on oltava tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioille asetettujen velvoitteiden mukaisia. Niihin on liitettävä arvioitujen kustannusten ja hyötyjen arviointi, missä otetaan huomioon todennäköiset vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee, ja vaikutukset yhteiskunnassa hyväksyttävään riskitasoon. Niihin on liityttävä tarvittaessa niiden asteittaista täytäntöönpanoa koskeva aikataulu, erityisesti niiden soveltamiseksi tarvittavien investointien laadun ja laajuuden huomioon ottamiseksi. Ehdotuksissa on tarkasteltava mahdollista vaikutusta osajärjestelmien YTE:iin, ja niissä on tarvittaessa esitettävä ehdotuksia YTE:ien tarkistamiseksi.

4. Yhteisissä turvallisuustavoitteissa on määriteltävä turvallisuuden taso, joka vähintään on saavutettava rautatiejärjestelmän eri osissa ja koko järjestelmässä kussakin jäsenvaltiossa ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevin perusteina, jotka koskevat:

- matkustajiin, henkilöstöön, mukaan luettuna alihankkijoiden henkilöstö, tasoristeysten käyttäjiin ja muihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä, sekä voimassa olevia kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta, rautateiden tiloja luvottomasti käytäviin henkilöihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä,
- yhteiskuntaan kohdistuvia riskejä.

5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen.

6. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin turvallisuussääntöihinsä kaikki tarvittavat muutokset saavuttaakseen ainakin yhteiset turvallisuustavoitteet ja kaikki tarkistettut turvallisuustavoitteet niihin liittyvien täytäntöönpanoaikataulujen mukaisesti. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

8 artikla

Kansalliset turvallisuussäännöt

- Jäsenvaltioiden on vahvistettava sitovat kansalliset turvallisuussäännöt ja varmistettava, että ne julkaistaan ja saatetaan kaikkien infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyrittäjien sekä turvallisuustodistuksen ja turvallisuuslupien hakijoiden käyttöön.
- Jäsenvaltioiden on ennen ... (****) ilmoitettava komissiolle kaikki voimassa olevat liitteessä II tarkoitettut kansalliset turvallisuussäännöt ja mainittava niiden soveltamisala.

(***) Seitsemän vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

(****) 12 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta.

Ilmoituksessa on lisäksi annettava tietoja sääntöjen sisällön pääkohdista, mukaan lukien viittaukset lainsäädäntöteksteihin, lainsäädännön lajista sekä siitä, mikä elin tai taho vastaa sen julkaisemisesta.

3. Jäsenvaltioiden on välittömästi ilmoitettava komissiolle kaikista sille ilmoitettuihin kansallisiin turvallisuussäätöihin tehdyistä muutoksista ja kaikista mahdollisesti hyväksyttävistä turvallisuussäännöistä, jollei sääntö koske yksinomaan YTE:ien täytäntöönpanoa.

4. Jäsenvaltio voi yhteisten turvallisuustavoitteiden hyväksymisen jälkeen ottaa käyttöön uuden kansallisen turvallisuussäännön, joka edellyttää korkeampaa turvallisuuden tasoa kuin yhteiset turvallisuustavoitteet. Ennen säännön hyväksymistä jäsenvaltion on kuultava kaikkia asianosaisia hyvissä ajoin ja ilmoitettava asiasta komissiolle, joka toimittaa turvallisuussäätöä koskevan ehdotuksen 27 artiklassa tarkoitetulle komitealle lausuntoa varten, joka annetaan 27 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Jos sääntö voi vaikuttaa yhteisiä turvallisuustavoitteita noudattavien muiden jäsenvaltioiden rautatieyritysten toimintoihin kyseisen jäsenvaltion alueella, sovelletaan 5 kohdan mukaista ilmoitusmenettelyä.

5. Jäsenvaltion on lähetettävä uutta sääntöä koskeva ehdotus komissiolle ja ilmoitettava sen käyttöön ottamisen syyt.

Jos komissio katsoo, että sääntöehdotus on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien kanssa tai ainakin yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen kanssa tai että se on mielivaltaisen syrjinnän keino tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikennetoiminnan peiteltyä rajoittamista, tehdään 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen päätös, joka on osoitettu asianomaiselle jäsenvaltiolle.

9 artikla

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, että se on 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitettujen kansallisten turvallisuussäätöjen ja YTE:issä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia.

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 liittyvät infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuina ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Kansallisia ja kansainvälisiä vastuusäätöjä rajoittamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon tarvittaessa sekä silloin kun se on järkevää muiden osapuolten suorittamista toimista aiheutuvat riskit.

3. Infrastruktuurin haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset verkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatie-

yritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten turvallisuussäätöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on lisäksi kehitettävä infrastruktuurin haltijan ja kaikkien kyseistä infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi.

4. Kaikkien infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on toimitettava turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuusraportti vuosittain ennen 30 päivää kesäkuuta. Turvallisuusraportissa on oltava:

- tietoja siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu ja turvallisuussuunnitelmien tulokset,
- kansallisten turvallisuusindikaattorien ja liitteessä I vahvistettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen siltä osin kuin sillä on merkitystä raportin antavalle organisaatiolle,
- sisäisen turvallisuustarkastuksen tulokset,
- rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnossa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä turvallisuusviranomaiselle.

III LUKU

TURVALLISUUSTODISTUS JA -LUPA

10 artikla

Turvallisuustodistukset

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

Turvallisuustodistuksen tarkoituksena on olla osoitus siitä, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy täyttämään YTE:issä ja muussa asiaa koskevassa yhteisön lainsäädännössä sekä kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut vaatimukset ja näin hallitsemaan riskejä ja toimimaan rautatieverkossa turvallisesti.

2. Turvallisuustodistuksessa on seuraavat osat:

- todistus, jolla vahvistetaan rautatieyrityksen 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitettujen turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksyntä, ja
- todistus, jolla vahvistetaan asianomaisen verkon turvallisen käytön kannalta välttämättömien erityisvaatimusten täyttämistä koskevien rautatieyrityksen antamien määräysten hyväksyntä. Vaatimukset voivat koskea YTE:ien ja kansallisten turvallisuussäätöjen soveltamista, henkilöstön todistusten hyväksymistä ja rautatieyrityksen käyttämän liikkuvan kaluston käyttöönottoa koskevia lupia. Todistusten on perustuttava liitteessä IV tarkoitettuihin rautatieyrityksen toimittamiin asiakirjoihin.

3. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyrittäjä aloittaa toiminnan, on myönnettävä 2 kohdan mukainen todistus.

Edellä 2 kohdan mukaisesti annetussa todistuksessa on täsmennettävä rautatieliikennetoiminnan laji ja laajuus. Edellä 2 kohdan a alakohdan mukaisesti annettu todistus on voimassa koko yhteisön alueella vastaavien rautatieliikenneoperaatioiden osalta.

4. Sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisen, jonka alueella rautatieyrittäjä aikoo harjoittaa muuta rautatieliikennettä, on annettava 2 kohdan b alakohdan mukaisesti vaadittava kansallinen todistus.

5. Turvallisuustodistus on rautatieyrittäjän hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. 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 asianomaisen osan ehtojen merkittävistä muutoksista. Sen on lisäksi ilmoitettava toimivaltaiselle turvallisuusviranomaiselle aina, kun otetaan käyttöön uusia henkilöstöryhmiä tai uusia liikkuvan kaluston lajeja.

Turvallisuusviranomainen voi vaatia turvallisuustodistuksen asianomaisen osan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos turvallisuusviranomainen toteaa, että turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä turvallisuusviranomaisen myöntämän todistuksen ehtoja, sen on peruutettava todistuksen kyseinen a ja/tai b osa ja perusteltava päätöksensä. Sen turvallisuusviranomaisen, joka on peruuttanut 4 kohdan mukaisesti myönnetyn kansallisen lisätodistuksen, on viipymättä ilmoitettava päätöksestään sille turvallisuusviranomaiselle, joka on antanut todistuksen 2 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Turvallisuusviranomaisen on peruutettava turvallisuustodistus myös silloin, kun ilmenee, että sen haltija ei ole käyttänyt sitä tarkoitettulla tavalla todistuksen antamista seuraavan vuoden aikana.

6. Turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen turvallisuustodistusten antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrittäjän nimi ja osoite, turvallisuustodistuksen antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuustodistus peruutetaan, päätöksensä perustelut.

7. Viraston on ennen ... (*) arvioitava turvallisuustodistuksen kehitys ja toimitettava komissiolle kertomus, johon liitetään suosituksia siitä, miten voidaan päästä yhteen ainoaan yhteisön turvallisuustodistukseen. Komissio toteuttaa suosituksen perusteella asianmukaisia toimenpiteitä.

(*) Viisi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

11 artikla

Infrastruktuurin haltijan turvallisuuslupa

1. Voidakseen hallinnoida ja käyttää rautatieinfrastruktuuria infrastruktuurin haltijan on saatava turvallisuuslupa sen jäsenvaltion turvallisuusviranomaiselta, missä se sijaitsee.

Turvallisuusluvassa on seuraavat osat:

- a) lupa, jolla vahvistetaan infrastruktuurin haltijan 9 artiklassa ja liitteessä III tarkoitettua turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksyntä, ja
- b) lupa, jolla vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin, johon tarvittaessa sisältyvät liikenteenvalvonta- ja opastinjärjestelmän kunnossapito ja käyttö, turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön kannalta välttämättömien erityisvaatimusten täyttämistä koskevien infrastruktuurin haltijan antamien määräysten hyväksyntä.

2. Turvallisuuslupa on infrastruktuurin haltijan hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle aina, kun infrastruktuuria, opastin- tai sähkönsyöttöjärjestelmää tai infrastruktuurin käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti. Turvallisuuslupan haltijan on viipymättä ilmoitettava kaikista tällaisista muutoksista turvallisuusviranomaiselle.

Turvallisuusviranomainen voi vaatia turvallisuuslupan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos turvallisuusviranomainen toteaa, että luvan saanut infrastruktuurin haltija ei enää täytä turvallisuuslupan ehtoja, sen on peruutettava lupa ja perusteltava päätöksensä.

3. Turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava infrastruktuurin haltijan nimi ja osoite, turvallisuuslupan antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuuslupa peruutetaan, perusteltava päätöksensä.

12 artikla

Hakuvaatimukset

1. Turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös turvallisuustodistusta tai turvallisuuslupaa koskevan hakemuksen johdosta viipymättä ja viimeistään neljän kuukauden kuluttua kaikkien vaadittujen tietojen ja turvallisuusviranomaisen pyytämien lisätietojen toimittamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot 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.

Rautatieyrityksille, jotka hakevat turvallisuustodistusta harjoitukseen liikennettä määrättyllä, rajoitetulla osalla infrastruktuuria, on annettava erityisohjeita, joissa yksilöidään nimenomaan kyseistä osaa koskevat säännöt.

3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa esitetään ja selvitetään turvallisuustodistusten vaatimukset sekä luetellaan toimitettavat asiakirjat, on annettava hakijoiden käyttöön maksutta. Kaikki turvallisuustodistuksia koskevat hakemukset on tehtävä turvallisuusviranomaisen edellyttämällä kielellä.

13 artikla

Koulutusmahdollisuudet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuustodistusta hakevilla rautatieyrityksillä on yhtäläinen ja ketään syrjimätön mahdollisuus kouluttaa veturinkuljettajia ja junahenkilöstöä, kun tällainen koulutus on tarpeen turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

Koulutusta on annettava reittitiedoista, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, opastinjärjestelmästä sekä liikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilanmenettelyistä.

Jos koulutukseen ei sisälly kokeita eikä koulutuksesta anneta todistuksia, jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritykset voivat saada tällaisen todistuksen, jos se on turvallisuustodistuksen edellytys.

Turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelujen tai tarvittaessa todistusten antaminen täyttää YTE:ssä tai 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä vahvistetut turvallisuusvaatimukset.

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

3. Kukin rautatieyritys ja kukin infrastruktuurin haltija on kaikissa tapauksissa vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta, siten kuin 9 artiklassa ja liitteessä III on säädetty.

14 artikla

Käytettävän liikkuvan kaluston käyttöönotto

1. Liikkuvan kaluston, joka on saanut käyttöönottoluvan yhdessä jäsenvaltiossa 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti, mutta ei kuulu kokonaan asiaankuuluvan YTE:n alaan, on saatava käyttöönottolupa yhdessä tai useammassa muussa jäsenvaltiossa tämän artiklan mukaisesti, jos lupa vaaditaan viimeksi mainitussa yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa.

2. Toisessa jäsenvaltiossa käyttöönottolupaa 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:

- todisteet siitä, että liikkuva kalusto on saanut käyttöönottoluvan toisessa jäsenvaltiossa, ja asiakirjat, joista ilmenevät liikkuvan kaluston aiempi käyttö, kunnossapito ja tarvittaessa luvan saamisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset,
- turvallisuusviranomaisen pyytämät ja täydentävän luvan antamiseen tarvittavat tekniset tiedot, kunnossapito-ohjelma ja toiminnalliset ominaisuudet,
- teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia koskevat todisteet siitä, että liikkuva kalusto on sähkönsyöttöjärjestelmän, opastinjärjestelmän sekä ohjaus- ja valvontajärjestelmän, rai-deleveyden ja infrastruktuurin ulottuman, suurimman sallitun akselipainon sekä muiden verkon rajoittavien parametrien mukainen,
- luvan antamiseen tarvittavat tiedot kansallisia turvallisuussääntöjä koskevista poikkeuksista ja riskien arviointiin perustuvat todisteet siitä, ettei liikkuvan kaluston hyväksyntä 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 tehtävä päätös tämän artiklan mukaisen hakemuksen johdosta viipymättä ja viimeistään neljän kuukauden kuluttua täydellisten teknisten asiakirjojen, myös koeajoja koskevien asiakirjojen, toimittamisesta. Todistus luvan antamisesta voi sisältää käyttöä koskevia ehtoja ja muita rajoituksia.

15 artikla

Turvallisuustodistusten yhdenmukaistaminen

1. Edellä 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja liitteen IV mukaisia yhteisiä yhdenmukaistettuja vaatimuksia koskevat päätökset on tehtävä ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteinen malli on hyväksyttävä 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ennen ... (*).

2. Virasto suosittelee yhteisiä yhdenmukaistettuja vaatimuksia ja hakuohjeet sisältävien asiakirjojen yhteistä mallia toimeksiannosta, joka annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

(*) Viisi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

IV LUKU

17 artikla

TURVALLISUUSVIRANOMAINEN

Päätöksentekoperiaatteen

16 artikla

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomainen. Tämä viranomainen voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö ja sen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, infrastruktuurin haltijasta, hakijoista ja hankintayksiköistä.

2. Turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:

- a) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 96/48/EY 14 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisien vaatimusten mukaisesti,
- b) se myöntää käyttöönottoluvat Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti ja tarkastaa, että niitä käytetään ja ylläpidetään niitä koskevien olennaisien vaatimusten mukaisesti,
- c) se valvoo, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat direktiivin 96/48/EY ja 2001/16/EY 12 artiklassa säädettyjen olennaisien vaatimusten mukaisia,
- d) se myöntää käyttöönottoluvat uudelle sekä olennaisesti muuttuneelle liikkuvalla kalustolle, joille ei ole vielä vahvistettu YTE:ää,
- e) se myöntää, uusii, muuttaa ja peruuttaa tämän direktiivin 10 ja 11 artiklan mukaisesti annettujen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien olennaiset osat ja tarkastaa, että niissä vahvistetut edellytykset ja vaatimukset täyttyvät ja että infrastruktuurin haltijat ja rautatieyritykset toimivat yhteisön tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti,
- f) se seuraa, edistää ja tarvittaessa kannustaa ja kehittää turvallisuuden sääntelykehystä sekä kansallisten turvallisuussääntöjen järjestelmää,
- g) se valvoo, että liikkuva kalusto on asianmukaisesti rekisteröity ja että direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti perustetussa kansallisessa luettelossa olevat turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmällisiä ja ajan tasalla.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei voida siirtää tai antaa toimeksi infrastruktuurin haltijalle, rautatieyritykselle tai hankintayksikölle.

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 toimitettava tietoja koskevat pyyntönsä viipymättä sekä tehtävä kaikki päätöksensä neljän kuukauden kuluessa kaikkien vaadittavien tietojen toimittamisen jälkeen. Se voi 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää infrastruktuurin haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

Turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehysten kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia henkilöitä ja osapuolia, mukaan lukien infrastruktuurin haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat.

2. Turvallisuusviranomaisen on voitava vapaasti suorittaa kaikki sen tehtävän suorittamiseen tarvittavat tarkastukset ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja sillä on oltava pääsy infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että turvallisuusviranomaisen tekemiin päätöksiin voi hakea muutosta oikeuserusteella.

4. Turvallisuusviranomaisten on vaihdettava aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi yhteisössä. Tämän yhteistyön tarkoituksena on erityisesti sellaisten rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamisen helpottaminen ja yhteensovittaminen, joille on myönnetty kansainvälisiä rautatiereittejä direktiivin 2001/14/EY 15 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

Virasto tukee turvallisuusviranomaisia näissä tehtävissä.

18 artikla

Vuosikertomus

Turvallisuusviranomaisen on julkaistava vuosikertomus edeltävän vuoden toiminnastaan ja lähetettävä se virastolle 30 päivään syyskuuta mennessä. Vuosikertomuksessa on oltava tietoja:

- a) rautateiden turvallisuuden kehittämisestä, mukaan luettuna jäsenvaltiokohtainen yhteenvedo liitteessä I vahvistetuista yhteisistä turvallisuusindikaattoreista,
- b) merkittävistä muutoksista rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä,
- c) turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia koskevasta kehityksestä,
- d) infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten valvonnasta saaduista tuloksista ja kokemuksista.

V LUKU

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTA

19 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa rautatiejärjestelmässä tapahtuneiden vakavien onnettomuuksien jälkeen tutkinnan, jonka tavoitteena on rautateiden turvallisuuden mahdollinen parantaminen sekä onnettomuuksien ehkäisy.

2. Vakavien onnettomuuksien lisäksi 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin voi tutkia ne onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka olisivat hieman erilaisissa olosuhteissa voineet johtaa vakaviin onnettomuuksiin, mukaan luettuina Euroopan laajuisten suurten nopeuksien tai tavanomaisten rautatiejärjestelmien rakenteellisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden tekniset viat.

Tutkintaelin päättää harkintansa mukaan, onko tällaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinta aloitettava. Sen on päätöksessään otettava huomioon seuraavat seikat:

- a) onnettomuuden tai vaaratilanteen vakavuus,
- b) onko onnettomuus tai vaaratilanne osa onnettomuuksien tai vaaratilanteiden sarjaa, jolla on merkitystä koko järjestelmälle,
- c) vaaratilanteen vaikutus rautateiden turvallisuuteen yhteisöntasolla,
- d) infrastruktuurin haltijoiden, rautatieyritysten, turvallisuusviranomaisen tai jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt.

3. Tutkintaelin määrää tutkinnan laajuuden sekä tutkinnassa noudatettavan menettelyn ottaen huomioon 20 ja 22 artiklassa esitetyt periaatteet ja tavoitteet sekä ne tiedot, jotka se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.

4. Tutkinnassa ei missään tapauksessa saa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai korvausvastuuta.

20 artikla

Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa oikeusjärjestyksessään tutkinnan oikeusasema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.

2. Tutkinnasta vastaavien on jäsenvaltioissa voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti ja tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, sallittava mahdollisimman nopeasti:

- a) päästä onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, siihen liittyvää infrastruktuuria sekä liikenteenohjaus- ja opastinlaitteita,
- b) luetteloida viipymättä todisteet ja suorittaa tutkimuksia ja analyysia varten valvottu näytteenotto jäännöksistä, infrastruktuurin laitteistoista tai osista,
- c) tutustua junien rekisteröintilaitteiden sekä suullisten viestien tallennukseen ja opastin- ja liikenteenohjausjärjestelmän toiminnan rekisteröintiin tarkoitettujen laitteiden sisältämiin tietoihin sekä käyttää niitä,
- d) tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten tuloksiin,
- e) tutustua junahenkilöstölle ja muulle onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana olleelle rautatiehenkilöstölle tehtyjen tutkimusten tuloksiin,
- f) kuulla mukana ollutta rautatiehenkilöstöä ja muita todistajia,
- g) tutustua infrastruktuurin haltijan, asianomaisten rautatieyritysten ja turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.

3. Tutkinta on suoritettava oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta.

21 artikla

Tutkintaelin

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 19 artiklassa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta vastaa pysyvä elin, johon on kuuluttava vähintään yksi henkilö, joka voi toimia tutkinnasta vastaavana, jos onnettomuus tapahtuu tai vaaratilanne ilmenee. Kyseisen elimen on oltava organisaatioiltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton infrastruktuurin haltijasta, rautatieyrityksistä, maksujenperintäelimistä, käyttöoikeuden myöntävistä elimistä ja ilmoitetuista laitoksista ja kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton turvallisuusviranomaisesta ja kaikista rautateiden sääntelyelimistä.

2. Tutkintaelin suorittaa tehtävänsä 1 kohdassa tarkoitetuista tahoista riippumattomana, ja sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Sen tutkijoilla on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.

3. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että rautatieyritykset, infrastruktuurin haltijat ja tarvittaessa turvallisuusviranomaisen ovat velvollisia ilmoittamaan tutkintaelimelle välittömästi 19 artiklassa tarkoitetuista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Tutkintaelimen on pystyttävä vastaamaan tällaisiin ilmoituksiin ja sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tutkinnan aloittamiseksi viimeistään viikon kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehdyn ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen.

4. Tutkintaelin voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muiden tapauksien kuin rautateiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan toimintaan, jollei tällainen tutkinta vaaranna elimen riippumattomuutta.

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

6. Jäsenvaltiot voivat antaa tutkintaelimen tehtäväksi muita kuin 19 artiklassa tarkoitettuja rautateiden onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevan tutkinnan suorittamisen.

7. Tutkintaelinten on vaihdettava aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia yhteisten tutkintamenetelmien kehittämiseksi, turvallisuuteen liittyvien suositusten seurantaan koskevien yhteisten periaatteiden laatimiseksi sekä teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

Virasto tukee tutkintaelimiä tässä tehtävässä.

22 artikla

Tutkintamenettelyt

1. Sen jäsenvaltion tutkintaelimen, jonka alueella 19 artiklassa tarkoitettu onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, on tutkittava kyseinen onnettomuus tai vaaratilanne. Jollei pystytä toteamaan, missä jäsenvaltiossa onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, tai jos se on sattunut kahden jäsenvaltion välisellä rajalla tai sen läheisyydessä, 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.

Toisen jäsenvaltion tutkintaelimiä on pyydetävä osallistumaan tutkintaan aina, kun onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva ja siellä toimiluvan saanut rautatieyritys.

Tämä kohta ei estä jäsenvaltioita sopimasta, että asianomaiset elimet suorittavat tutkinnan yhteistyössä myös muissa tapauksissa.

2. Kunkin onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta vastaavan elimen on huolehdittava sen suorittamiseksi tarvittavista edellytyksistä, joihin kuuluu toiminnallinen ja tekninen asiantuntemus. Tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen laadusta riippuen voidaan käyttää kyseisen elimen piiristä tai sen ulkopuolelta löytyvää asiantuntemusta.

3. Tutkinta on suoritettava mahdollisimman avoimesti siten, että kaikkia osapuolia voidaan kuulla ja tulokset voidaan antaa niiden käyttöön. Asianomaisille infrastruktuurin haltijoille ja rautatieyrityksille, turvallisuusviranomaiselle, uhreille ja heidän omaisilleen, vahingoittuneen omaisuuden omistajille, valmistajille, osallisena olleille pelastuspalvelulaitoksille sekä henkilöstön ja palvelujen käyttäjien edustajille on tiedotettava säännöllisesti tutkinnasta ja sen edistymisestä, ja niille on annettava mahdollisuuksien mukaan tilaisuus esittää tutkinnan osalta kantansa ja näkemyksensä ja niiden on saatava esittää huomautuksia raporttiluonnoksissa esitetyistä tiedoista.

4. Tutkintaelimen on saatettava tutkimuksensa onnettomuuspaikalla päätökseen mahdollisimman nopeasti, jotta infrastruktuurin haltija voi korjata infrastruktuurin ja avata sen rautatieliikenteelle mahdollisimman pian.

23 artikla

Raportit

1. Edellä 19 artiklassa tarkoitettun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava raportti onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen sekä tulosten merkitykseen nähden sopivassa muodossa. Tutkintakertomuksessa on ilmoitettava 19 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 luettuina turvallisuuteen liittyvät suositukset, on toimitettava 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille asianomaisille 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 mukaisesti toteutetut toimenpiteet.

24 artikla

Virastolle annettavat tiedot

1. Tutkintaelimen on ilmoitettava virastolle tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksestä viikon kuluessa päätöksen tekemisestä. Sen on tällöin mainittava tapahtuman päivämäärä, aika ja paikka sekä sen laji ja seuraukset ihmishenkien menetysten, loukkaantumisten ja aineellisten vahinkojen kannalta.

2. Tutkintaelimen on lähetettävä virastolle 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen lopullisten tutkintakertomukset ja 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu vuosikertomus.

25 artikla

Turvallisuutta koskevat suositukset

1. Tutkintaelimen antama turvallisuutta koskeva 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 varmistaakseen, että tutkintaelinten antamat turvallisuuteen liittyvät suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin.

3. Turvallisuusviranomaisen ja muiden viranomaisten tai elinten tai tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden, joille suositukset on osoitettu, on vähintään vuosittain annettava tutkintaelimelle selvitys suosituksen perusteella toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä.

VI LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANOVALTA

26 artikla

Liitteiden mukauttaminen

Liitteet mukautetaan tekniikan ja tieteen kehitykseen 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

27 artikla

Komiteamenettely

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

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

4. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

28 artikla

Täytäntöönpanotoimet

1. Jäsenvaltiot voivat saattaa tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevat toimenpiteet komission tietoon. Asiaa koskevat päätökset tehdään 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

2. Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii erityistapauksessa turvallisuustodistusta ja turvallisuuslupaa koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa, ja päättää kahden kuukauden kuluessa tätä koskevan pyynnön vastaanottamisesta 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.

VII LUKU

YLEISET MÄÄRÄYKSET JA LOPPUMÄÄRÄYKSET

29 artikla

Direktiiviin 95/18/EY tehtävät muutokset

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 toimiluvassa yksilöidyn toimintatyypin osalta.”

2. Kumotaan liitteessä oleva II osa.

30 artikla

Direktiiviin 2001/14/EY tehtävät muutokset

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. Korvataan 30 artiklan 2 kohdan f alakohta seuraavasti:

”f) käyttöoikeutta koskevia direktiivin 91/440/ETY 10 artiklan mukaisia järjestelyjä, sellaisena kuin direktiivi on muutettuna yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/.../EY (*).

(*) EUVL L ...”

3. Kumotaan 32 artikla.

4. Korvataan 34 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Jäsenvaltion pyynnöstä tai omasta aloitteestaan komissio tutkii erityistapauksessa maksujen perimistä tai kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien säännösten soveltamista ja täytäntöönpanoa, ja päättää kahden kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, voidaanko siihen liittyvän toimenpiteen soveltamista jatkaa. Komissio ilmoittaa päätöksestään Euroopan parlamentille, neuvostolle ja jäsenvaltioille.”

31 artikla

Kertomus

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen ... (*) ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi yhteisön toimiksi.

(*) Kolme vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

32 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden soveltamisen varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, syrjimättömiä ja varoittavia.

Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset komissiolle tiedoksi 33 artiklassa mainittuun päivään mennessä sekä ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

33 artikla

Täytäntöönpano

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ...(*) mennessä. 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.

34 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

35 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

(*) Kaksi vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

LIITE I

YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

Turvallisuusviranomaisten on ilmoitettava seuraavat yhteiset turvallisuusindikaattorit:

2 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuihin toimintoihin liittyvät indikaattorit 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 jaksossa lueteltuihin onnettomuuksiin liittyvien indikaattorien osalta sovelletaan rautatieliikenteen tilastoista 16 päivänä joulukuuta 2002 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 91/2003⁽¹⁾ siltä osin kuin tietoja on saatavilla.

1. Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit

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

- junien yhteentörmäykset, mukaan lukien törmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin;
- junien raiteilta suistumiset;
- tasoristeysonnettomuudet, mukaan lukien onnettomuudet, joissa on osallisina jalankulkijoita;
- liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamat henkilöonnettomuudet;
- liikkuvan kaluston tulipalot;
- muut.

Kaikki onnettomuudet on ilmoitettava ensisijaisen onnettomuuden tyyppin mukaan luokiteltuna, vaikka toissijainen onnettomuus, esimerkiksi raiteilta suistumisen jälkeinen tulipalo, olisi seurauksiltaan ensisijaista onnettomuutta vakavampi.

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

- matkustajat (myös suhteessa henkilökilometrien kokonaismäärään);
- työntekijät, mukaan lukien alihankkijoiden henkilöstö;
- tasoristeysten käyttäjät;
- rautatiealueilla luvattomasti liikkuvat henkilöt;
- muut.

2. Vaaratilanteisiin ja "läheltä piti" -tilanteisiin liittyvät indikaattorit

1. Kiskomurtumien, raiteen siirtymien ja väärällä opasteella annettujen opasteiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.
2. Ohitettujen seis-opastetta näyttävien opastimien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.
3. Käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneiden pyörien ja akselien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

⁽¹⁾ EYVL L 14, 21.1.2003, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1192/2003 (EYVL L 167, 4.7.2003, s. 13).

3. Onnettomuuksien seurauksiin liittyvät 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 aiheutuneet vahingot;
- vaurioituneen liikkuvan kaluston ja ratalaitteiden korvaaminen tai korjaaminen;
- liikenteen myöhästymiset, häiriöt ja ohjaaminen toisille reiteille, mukaan lukien ylimääräiset henkilöstökustannukset ja vastaiset tulonmenetykset.

Edellä olevista kustannuksista on vähennettävä kolmansilta osapuolilta, kuten tasoristeysonnettomuuksissa osallisina olleiden moottoriajoneuvojen omistajilta, perityt korvaukset tai määrät, jotka arvioidaan saatavan perityksi. Kustannuksista ei vähennetä rautatieyritysten tai infrastruktuurin haltijoiden vakuutuksilla perittyjä korvauksia.

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

4. Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit

1. Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä kulunvalvontajärjestelmä; niiden ajettujen junakilometriä prosenttiosuus, joilla käytetään toiminnallisia kulunvalvontajärjestelmiä.
2. Tasoristeysten lukumäärä (kokonaismäärä ja ratakilometriä kohti). Automaattisilla tai käsikäyttöisillä turvalaitteilla varustettujen tasoristeysten prosenttiosuus.

5. Turvallisuuden hallinnointiin liittyvät indikaattorit

Infrastruktuurin haltijoiden 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 18 artiklan mukaisen vuosikertomuksen liitteessä.

LIITE II

KANSALLISISTA TURVALLISUUSSÄÄNNÖISTÄ ILMOITTAMINEN

Komissiolle on 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen ilmoitettava seuraavista kansallisista turvallisuussäännöistä:

1. säännöt, jotka koskevat 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, jota YTE ei vielä kata, käyttöönottolupien myöntämiselle ja kunnossapidolle asetettuja vaatimuksia. Ilmoituksessa on ilmoitettava säännöt, jotka koskevat liikkuvan kaluston vaihtoa rautatieyritysten välillä, rekisteröintijärjestelmiä ja testausmenettelyjä;
4. yhteiset liikennöintisäännöt rautatieverkolle, jota YTE ei vielä kata, mukaan luettuina opastin- ja liikenteenhallintajärjestelmää koskevat säännöt;
5. säännöt, jotka koskevat sellaisille ylimääräisille sisäisille liikennöintisäännöille (työsäännöille) asetettuja vaatimuksia, joita infrastruktuurin haltijoiden 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 vastuunjako infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiossa. Siinä on osoitettava, miten johtamisessa turvataan valvonta kaikilla tasoilla, miten henkilöstö ja sen edustajat kaikilla tasoilla osallistuvat siihen ja miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan.

2. Turvallisuusjärjestelmän perusosat

Turvallisuusjärjestelmän perusosat ovat seuraavat:

- a) organisaation pääjohtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka;
- b) laadullisia ja määrällisiä tavoitteita turvallisuuden ylläpitämisen ja parantamisen organisoimiseksi sekä suunnitelmia ja menettelyjä kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi;
- c) voimassa olevien, uusien ja muutettujen teknisten ja toiminnallisten vaatimusten tai muiden määräävien ehtojen täyttämistä koskevia menettelyjä, jotka on vahvistettu
 - YTE:ssä tai
 - 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa turvallisuussäännöissä, tai
 - muissa asiaa koskevissa säännöissä, tai
 - viranomaisten päätöksissäsekä menettelyjä, jotka koskevat vaatimusten ja muiden määräävien ehtojen 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:

- rautatieyrityksen asiakirjat sen liikenteeseen, henkilöstöön 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 henkilöstöryhmistä tai alihankkijan henkilöstöryhmistä, 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 lajeista, mukaan lukien todisteet siitä, että nämä täyttävät YTE:ien tai kansallisten sääntöjen vaatimukset ja ovat saaneet asianmukaisen todistuksen.

Kaksinkertaisen työn välttämiseksi ja tietomäärän vähentämiseksi toimitetaan vain yhteenvetoasiakirjat YTE:ien sekä direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY muiden vaatimusten mukaisista osista.

LIITE V

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTARAPORTIN PÄÄSISÄLTÖ

1. Yhteenveto

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.

2. Tapahtumaan liittyvät välittömät tosiseikat

1. Tapahtuma:

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

2. Tapahtumaolosuhteet:

- osallisena ollut henkilöstö ja alihankkijat sekä muut osapuolet ja todistajat;
- junat ja niiden kokoonpano, mukaan lukien osallisena olleen liikkuvan kaluston rekisteröintinumero;
- kuvaus infrastruktuurista ja opastinjärjestelmästä – raidetyypeistä, vaihteista, lukituksesta, opastimista, junan kulun turvaamisesta;
- viestintävälineet;
- tapahtumapaikalla tai sen läheisyydessä suoritettut työt;
- rautateiden hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju;
- julkisten pelastuspalvelujen sekä poliisi- ja lääkintäpalvelujen hätäsuunnitelman käynnistyminen ja siihen liittyvä tapahtumaketju.

3. Ihmishenkien menetykset, loukkaantuneet ja aineelliset vahingot:

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

4. Ulkoiset olosuhteet:

- sääolot ja maantieteelliset tiedot.

3. Tutkintaa koskevat tiedot

1. Yhteenveto lausumista (rajoittamatta kuitenkaan henkilöiden henkilöllisyyden suojaamista):

- rautatiehenkilöstö, mukaan lukien alihankkijat;
- muut todistajat.

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä:

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

3. Säännöt ja määräykset:

- asiaa koskevat yhteisön ja kansalliset säännöt ja määräykset;
- muut säännöt ja määräykset, kuten liikennöintisäännöt, paikalliset ohjeet, henkilöstöä koskevat vaatimukset, kunnossapitomääräykset sekä sovellettavat standardit.

4. Liikkuvan kaluston ja teknisten laitteistojen toimivuus:

- opastin- sekä ohjaus- ja valvontajärjestelmä, mukaan lukien tietojen tallennus automaattisista tallentimista;
- infrastruktuuri;
- viestintälaitteet;
- liikkuva kalusto, mukaan lukien tietojen tallennus automaattisista tallentimista.

5. Toimintajärjestelmän dokumentointi:

- liikenteenohjauksesta ja opasteiden annosta 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 henkilöstön 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 tapahtumasta 3 jaksossa esitettyjen tosiseikkojen perusteella.

2. Tarkastelu:

- analyysi 3 jaksossa 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 kunnossapitoon;
- taustalla olevat perussyyt, jotka liittyvät sääntelykehysten vaatimuksiin ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamiseen.

4. Lisähuomioita:

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

5. Toteutetut toimenpiteet

- Tapahtuman vuoksi toteutetut tai toteutettavat toimenpiteet.

6. Suositukset

NEUVOSTON PERUSTELUT ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 3.

Neuvoston 26 päivänä kesäkuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 56/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2003 antamiseksi Euroopan rautatieviraston perustamisesta (virastoasetus)

(2003/C 270 E/04)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Rajattoman eurooppalaisen rautatieliikennealueen asteittainen perustaminen edellyttää yhteisön toimia rautateihin sovellettavan teknisen sääntelyn alalla niin tekniikkaan kuin turvallisuuteenkin liittyvien näkökohtien osalta, koska näitä näkökohtia ei voi erottaa toisistaan.
- (2) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY ⁽⁵⁾ säädetään infrastruktuurin käyttöoikeuksien avaamisesta asteittain kaikille yhteisön rautatieyrityksille, joilla on toimilupa ja jotka haluavat kehittää tavaraliikennepalveluja.

⁽¹⁾ EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 323.

⁽²⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ EUVL C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. tammikuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 26. kesäkuuta 2003, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁵⁾ 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).

- (3) Rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetussa neuvoston direktiivissä 95/18/EY ⁽⁶⁾ säädetään, että kaikilla rautatieyrityksillä on oltava toimilupa ja että yhden jäsenvaltion myöntämä toimilupa on voimassa kaikkialla yhteisössä.

- (4) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY ⁽⁷⁾ on luotu uusi kehys, jolla pyritään perustamaan rajaton eurooppalainen rautatieliikennealue.

- (5) Jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmien väliset tekniset ja toiminnalliset erot ovat luoneet rajoja kansallisten rautatiemarkkinoiden välille ja estäneet alan dynaamisen kehittymisen Euroopan mittakaavassa. Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY ⁽⁸⁾ ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY ⁽⁹⁾ määritellään olennaiset vaatimukset ja perustetaan menettelyt, joiden tavoitteena on pakollisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien määrittely.

- (6) Turvallisuus- ja yhteentoimivuustavoitteeseen pyrkiminen samanaikaisesti edellyttää paljon teknistä työtä, jonka johdossa on oltava erikoistunut elin. Tästä syystä on tarpeen perustaa yhteisön toimielinjärjestelmän puitteisiin ja toimivaltarakenteen tasapaino huomioon ottaen Euroopan rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimivuutta käsittelevä virasto, jäljempänä ”virasto”. Tällaisen viraston perustaminen tekee mahdolliseksi Euroopan rautateiden turvallisuus- ja yhteentoimivuustavoitteiden samanaikaisen huomioon ottamisen siten, että hyödynnetään korkealaatuista asiantuntemusta, ja tällä tavoin voidaan osaltaan elvyttää rautatie-sektoria ja edistää yhteisen liikennepoliittikan yleisten tavoitteiden saavuttamista.

⁽⁶⁾ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2001/13/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26).

⁽⁷⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2002/844/EC (EYVL L 289, 26.10.2002, s. 30).

⁽⁸⁾ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁹⁾ EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1.

- (7) Edistääkseen rajattoman eurooppalaisen rautatieliikennealueen perustamista ja myötävaikuttaakseen rautatiealan elvyttämiseen samalla lujittaen sen keskeisiä hyviä puolia turvallisuuden osalta, viraston olisi edistettävä todellisen eurooppalaisen rautatiekulttuurin kehittämistä ja oltava kaikkien rautatiealan toimijoiden välinen keskeinen vuoropuhelun, yhteistoiminnan ja keskustelun väline kunkin toimivaltuuksia kunnioittaen.
- (8) Yhteisön rautateiden turvallisuudesta . . . päivänä . . . kuuta . . . annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/. . ./EY (rautatieturvallisuudirektiivi) ⁽¹⁾ säädetään yhteisten turvallisuusindikaattorien, turvallisuustavoitteiden ja turvallisuusmenetelmien laatimisesta. Niiden laatiminen edellyttää riippumatonta teknistä asiantuntemusta.
- (9) Rautatieyrittäjille annettavien turvallisuustodistusten myöntämismenettelyjen helpottamiseksi on tärkeää kehittää yhdenmukainen malli sekä turvallisuustodistukselle että turvallisuustodistushakemukselle.
- (10) Rautatieturvallisuudirektiivissä säädetään, että turvallisuutta koskevia kansallisia toimenpiteitä on tarkasteltava turvallisuuden ja yhteentoimivuuden näkökulmasta. Tätä tarkoitusta varten tarvitaan ehdottomasti riippumattomaan ja puolueettomaan asiantuntemukseen perustuva lausunto.
- (11) Turvallisuuden alalla on tärkeää taata mahdollisimman laaja avoimuus ja tehokas tiedonkulku. Yhteisiin indikaattoreihin perustuvaa suoritusarvoanalyysia, jossa olisivat mukana kaikki alan toimijat, ei ole vielä olemassa, ja sellainen olisi otettava käyttöön. Tilastollisten näkökohtien osalta on tarpeen tehdä läheistä yhteistyötä Eurostatin kanssa.
- (12) Rautateiden turvallisuudesta vastaavien kansallisten elinten, sääntelyviranomaisten ja muiden kansallisten viranomaisten olisi voitava pyytää riippumaton tekninen lausunto silloin, kun ne tarvitsevat useita jäsenvaltioita koskevia tietoja.
- (13) Direktiivissä 2001/16/EY säädetään, että ensimmäiset yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (YTE) laaditaan viimeistään 20 päivänä huhtikuuta 2004. Tämän tehtävän toteuttajaksi komissio on valtuuttanut Euroopan rautateiden yhteentoimivuuksjärjestön (Association européenne pour l'interopabilité ferroviaire, AEIF), johon kuuluvat rautatiekaluston valmistajat, infrastruktuurin haltijat ja liikenteenharjoittajat. Olisi toteutettava toimenpiteitä alan ammattilaisten AEIF:n puitteissa kehittämän asiantuntemuksen säilyttämiseksi. Työn jatkuvuuden ja YTE:ien kehittyminen ajan myötä edellyttävät pysyvää teknistä kehystä.
- (14) Euroopan laajuisen verkon yhteentoimivuutta olisi vahvistettava, ja yhteisön tukea saavien uusien investointihankkeiden valinnassa olisi noudatettava yhteentoimivuuden tavoitetta, joka on vahvistettu yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ⁽²⁾.
- (15) Jatkuvuuden varmistamiseksi olisi viraston perustamien työryhmien vastattava kokoonpanoltaan soveltuvien osin AEIF:n kokoonpanoa, jota olisi täydennettävä lisijäsenillä.
- (16) Liikkuvan kaluston huolto on tärkeä osa turvallisuusjärjestelmää. Rautatiekaluston huoltoon ei ole syntynyt todellisia eurooppalaisia markkinoita, koska kunnossapitokonepajoilla ei ole sertifiointijärjestelmää. Tilanteesta aiheutuu alalle lisäkustannuksia ja liikennettä tyhjiä vaunuilla. Näin ollen olisi kehitettävä asteittain kunnossapitokonepajojen eurooppalainen sertifiointijärjestelmä.
- (17) Veturinkuljettajien ammattipätevyyttä koskevat vaatimukset ovat tärkeä tekijä sekä turvallisuuden että eurooppalaisen yhteentoimivuuden osalta. Ne ovat myös edellytys rautatiealan työntekijöiden vapaalle liikkuvuudelle. Tätä kysymystä olisi käsiteltävä sosiaalisen vuoropuhelun nykyisissä puitteissa. Viraston olisi annettava tarvittavaa teknistä tukea, jotta tämä kysymys voidaan ottaa huomioon Euroopan tasolla.
- (18) Rekisteröinti on ensisijaisesti todistus siitä, että liikkuvalla kalustolla voidaan liikennöidä tietyissä olosuhteissa. Rekisteröinnin olisi oltava avoin ja syrjimätön, ja sen olisi oltava viranomaisten tehtävä. Viraston olisi annettava teknistä tukea rekisteröintijärjestelmän perustamiseksi.
- (19) Yhteentoimivuuden saavuttamiseen pyrkivässä prosessissa tarvittavien asiakirjojen olisi oltava yleisön saatavilla, jotta taattaisiin mahdollisimman laaja avoimuus ja kaikkien asianosaisten yhtäläinen oikeus saada asiaan kuuluvia tietoja. Sama koskee myös toimilupia ja turvallisuustodistuksia. Viraston olisi toimittava näiden tietojen tehokkaana välittäjänä.
- (20) Innovaatioiden edistäminen rautateiden turvallisuuden ja yhteentoimivuuden alalla on tärkeä tehtävä, jota viraston olisi edistettävä. Viraston toiminnan puitteissa tältä osin annettava taloudellinen apu ei saisi johtaa kyseisten markkinoiden vääristymiseen.

⁽¹⁾ EUVL L . . .

⁽²⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

- (21) Jotta virasto voisi hoitaa asianmukaisesti sille osoitetut tehtävät, sillä olisi oltava oikeushenkilön asema ja oma talousarvio, joka rahoitetaan pääasiassa yhteisön varoista. Viraston riippumattomuuden varmistamiseksi sekä sen päivittäisessä johtamisessa että sen laatimissa lausunnoissa ja suosituksissa, sen toimitusjohtajalla olisi oltava täydet valtuudet ja viraston henkilöstön olisi oltava riippumaton.
- (22) Jotta viraston tehtävien suorittaminen voidaan varmistaa tehokkaasti, jäsenvaltioiden ja komission olisi oltava edustettuina hallintoneuvostossa, jolla on tarvittavat valtuudet hyväksyä talousarvio, tarkastaa sen täytäntöönpanoa, antaa tarvittavat varainhoitoa koskevat säännöt, luoda avoimet menettelyt viraston päätöksentekoa varten, hyväksyä viraston toimintaohjelma, vahvistaa sen talousarvio, määrittellä jäsenvaltioissa tehtäviä tarkastuksia koskeva toimintapolitiikka ja nimittää pääjohtaja.
- (23) Hallintoneuvoston päätösten avoimuuden varmistamiseksi olisi kyseessä olevien alojen edustajien oltava läsnä sen suorittamassa asioiden käsittelyssä. Koska äänioikeus on varattu julkisen vallan edustajille, jotka ovat toimistaan vastuussa demokraattisille valvontaelimille, näillä edustajilla ei kuitenkaan olisi oltava äänioikeutta. Komission olisi nimettävä kunkin alan edustajat käyttäen perusteena sitä, kuinka he Euroopan tasolla edustavat rautatieyrityksiä, infrastruktuurin haltijoita, rautatiealan teollisuutta, työntekejiäliittoja, matkustajia ja tavaraliikenteen asiakkaita.
- (24) Viraston olisi toimittava avoimesti. Olisi varmistettava Euroopan parlamentin suorittama viraston tehokas valvonta, ja tämän vuoksi parlamentilla olisi oltava mahdollisuus kuulla viraston toimitusjohtajaa. Viraston olisi lisäksi sovellettava soveltuvaa yhteisön lainsäädäntöä, joka koskee yleisön oikeutta tutustua asiakirjoihin.
- (25) Kun viime vuosina on perustettu lisää erillisvirastoja, budjettivallan käyttäjä on pyrkinyt parantamaan avoimuutta ja yhteisön niille myöntämän rahoituksen hallinnoinnin valvontaa, erityisesti maksujen budjetoinnin, varainhoidon valvonnan, vastuuvapauden myöntämisoikeuden, eläkejärjestelmään suoritettavien maksujen ja sisäisen talousarvio-menettelyn (käytännösäännöt) osalta. Samoin olisi Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1073/1999⁽¹⁾ sovellettava rajoituksetta virastoon, ja viraston olisi liitettävä 25 päivänä toukokuuta 1999 Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan yhteisöjen komission välillä tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen Eu-

roopan petostentorjuntaviraston (OLAF) sisäisistä tutkimuksista⁽²⁾.

- (26) Ehdotetun toimen tavoitetta, joka on sellaisen erikoistuneen elimen perustaminen, jonka tehtävänä on laatia rautateiden yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskevia yhteisiä ratkaisuja, ei voida toiminnan yhteisen luonteen vuoksi riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan se voidaan siksi toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 LUKU

PERIAATTEET

1 artikla

Viraston perustaminen ja tavoitteet

Tällä asetuksella perustetaan Euroopan rautatievirasto, jäljempänä "virasto".

Viraston tavoitteena on rajattoman eurooppalaisen rautatieliikennealueen toteuttamiseksi ja turvallisuuden korkean tason takaamiseksi osallistua teknisten kysymysten osalta sellaisen yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanoon, joka tähtää rautatiealan kilpailuaseman parantamiseen rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden tasoa nostamalla sekä Euroopan rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevan yhteisen lähestymistavan kehittämiseen.

Näihin tavoitteisiin pyrkiessään virasto ottaa täysin huomioon Euroopan unionin laajentumisprosessin ja rautatieyhteyksiin kolmansien maiden kanssa liittyvät erityisrajoitukset.

2 artikla

Viraston antamien asiakirjojen lajit

Virasto voi:

- antaa komissiolle 6, 7, 12, 14, 16, 17 ja 18 artiklan soveltamista koskevia suosituksia;
- antaa komissiolle 8, 13 ja 15 artiklan mukaisia ja jäsenvaltioiden asianomaisille viranomaisille 10 artiklan mukaisia lausuntoja.

⁽¹⁾ EYVL L 136, 31.5.1999, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 136, 31.5.1999, s. 15.

3 artikla

Työryhmien kokoonpano

1. Jäljempänä 6, 7, 12, 14, 16, 17 ja 18 artiklassa tarkoitettujen suositusten laatimiseksi virasto perustaa rajoitetun määrän työryhmiä. Nämä työryhmät tukeutuvat toisaalta rautatiealan asiantuntijoiden ja erityisesti Euroopan rautateiden yhteentoimivuusjärjestön (AEIF) hankkimaan asiantuntemukseen, sekä toisaalta toimivaltaisten kansallisten viranomaisten asiantuntemukseen. Viraston on huolehdittava siitä, että sen työryhmillä on tarvittava pätevyys, että ne ovat edustavia ja että niissä on niiden toimialojen ja käyttäjien riittävä edustus, joihin komission viraston sille osoittamien suositusten pohjalta mahdollisesti ehdottamat toimenpiteet vaikuttavat. Työryhmien työskentely on oltava avointa.

2. Virasto toimittaa hyväksytyin työohjelman Euroopan tasolla toimiville edustaville rautatiealan elimille. Direktiivin 96/48/EY 21 artiklassa tarkoitettu komitea laatii luettelon näistä elimistä. Kukin elin ja/tai elinten ryhmä toimittaa virastolle luettelon pätevimmistä asiantuntijoista, joilla on valtuudet edustaa niitä kussakin työryhmässä.

3. Rautatieturvallisuusdirektiivin 16 artiklassa määritellyt kansalliset turvallisuusviranomaiset nimeävät edustajansa niihin työryhmiin, joihin ne haluavat osallistua.

4. Virasto voi tarvittaessa täydentää työryhmiä kyseisellä alalla päteviksi tunnustetuilla riippumattomilla asiantuntijoilla.

5. Työryhmien puheenjohtajana toimii viraston edustaja.

4 artikla

Työmarkkinaosapuolten kuuleminen

Virasto kuulee työmarkkinaosapuolia komission päätöksen 98/500/EY⁽¹⁾ mukaisesti perustetussa rautatiealan alakohtaisessa neuvottelukomiteassa aina, kun tämän asetuksen 6, 12 ja 17 artiklassa tarkoitetuilla toimilla on suoria vaikutuksia rautatiealan sosiaaliseen ympäristöön tai työolosuhteisiin.

Nämä kuulemiset on suoritettava ennen kuin virasto toimittaa suosituksensa komissiolle. Viraston on otettava nämä kuulemiset asianmukaisesti huomioon, ja sen on aina oltava valmis antamaan lisäperusteluja suosituksilleen. Virasto toimittaa alakohtaisen neuvottelukomitean antamat lausunnot komissiolle, ja komissio toimittaa ne direktiivin 96/48/EY 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle.

(¹) EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

5 artikla

Rautateiden tavaraliikenteen käyttäjien ja matkustajien kuuleminen

Virasto kuulee rautateiden tavaraliikenteen käyttäjiä ja matkustajia edustavia järjestöjä aina, kun tämän asetuksen 6 ja 12 artiklassa tarkoitetuilla toimilla on välittömästi näihin kohdistuvia vaikutuksia. Direktiivin 96/48/EY 21 artiklassa tarkoitettu komitea laatii luettelon järjestöistä, joita on kuultava.

Nämä kuulemiset on suoritettava ennen kuin virasto toimittaa ehdotuksensa komissiolle. Viraston on otettava nämä kuulemiset asianmukaisesti huomioon, ja sen on aina oltava valmis antamaan lisäperusteluja ehdotuksilleen. Virasto toimittaa asiainkuuluvien järjestöjen antamat lausunnot komissiolle, ja komissio toimittaa ne direktiivin 96/48/EY 21 artiklassa tarkoitettulle komitealle.

2 LUKU

TURVALLISUUS

6 artikla

Tekninen tuki

1. Virasto suositaa komissiolle rautatieturvallisuusdirektiivin 6 ja 7 artiklassa säädettyjä yhteisiä turvallisuusmenetelmiä (YTM) ja yhteisiä turvallisuustavoitteita (YTT).

2. Virasto suositaa komissiolle komission tai direktiivin 96/48/EY 21 artiklassa tarkoitettua komitean pyynnöstä tai omasta aloitteestaan muita turvallisuutta koskevia toimenpiteitä.

3. Virasto voi antaa komissiolle mitä tahansa asianmukaisia suosituksia yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) hyväksymistä edeltävän siirtymäkauden aikana sekä sellaisen kaluston ja infrastruktuurin osalta, joita yhteentoimivuuden tekniset eritelmät eivät koske. Viraston on varmistettava, että nämä suositukset sekä olemassa olevat ja valmisteilla olevat yhteentoimivuuden tekniset eritelmät ovat keskenään yhteensopivia.

4. Viraston on esitettävä tämän artiklan nojalla antamiensa suositusten tueksi yksityiskohtainen kustannus-hyötyanalyysi.

5. Virasto järjestää rautatieturvallisuusdirektiivin 16 ja 21 artiklassa määriteltyjen kansallisten turvallisuusviranomaisten ja tutkintaelinten välisen yhteistyön ja helpottaa sitä.

7 artikla

Turvallisuustodistukset

Virasto laatii rautatieturvallisuudirektiivin turvallisuustodistusten yhdenmukaistamista koskevien 11 ja 15 artiklan soveltamiseksi yhdenmukaisen turvallisuustodistuksen mallin, myös sen sähköisen version, ja yhdenmukaisen turvallisuustodistushakemuksen mallin, joka sisältää luettelon keskeisistä toimitettavista tiedoista, ja antaa näitä malleja koskevan suosituksen.

8 artikla

Kansalliset turvallisuussäännöt

1. Virasto suorittaa komission pyynnöstä rautatieturvallisuudirektiivin 8 artiklan mukaisesti komissiolle toimitettuja uusia kansallisia turvallisuussääntöjä koskevan teknisen tutkimuksen.

2. Virasto tarkastelee yllä mainittujen sääntöjen yhteensopivuutta rautatieturvallisuudirektiivissä määriteltyjen yhteisten turvallisuusmenetelmien sekä voimassa olevien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien kanssa. Virasto tarkastelee myös, voidaanko mainitussa direktiivissä määritellyt yhteiset turvallisuustavoitteet saavuttaa näillä säännöillä.

3. Jos virasto jäsenvaltion esittämät perustelut huomioon otettuaan katsoo, että jokin näistä säännöistä on joko ristiriidassa yhteentoimivuutta koskevien teknisten eritelmien tai yhteisten turvallisuusmenetelmien kanssa taikka jokin näistä säännöistä ei salli yhteisten turvallisuustavoitteiden toteuttamista, sen on annettava komissiolle asiasta lausunto kahden kuukauden kuluessa siitä, kun komissio on toimittanut säännöt virastolle.

9 artikla

Turvallisuustason seuranta

1. Virasto perustaa turvallisuudesta vastaavien kansallisten viranomaisten ja rautatieturvallisuudirektiivissä tarkoitettua tutkinnasta vastaavien kansallisten viranomaisten kanssa verkoston voidakseen määritellä mainitun direktiivin liitteessä I lueteltujen yhteisten turvallisuusindikaattorien sisällön ja koota yhteen tarvittavat rautateiden turvallisuutta koskevat tiedot.

2. Virasto laatii yhteisten turvallisuusindikaattorien, turvallisuutta ja onnettomuuksia koskevien kansallisten kertomusten sekä omien tietojensa perusteella joka toinen vuosi turvallisuustasoa koskevan kertomuksen, joka julkaistaan. Ensimmäinen tällainen kertomus on julkaistava viraston kolmantena toimintavuotena.

3. Virasto tukeutuu Eurostatin keräämiin tietoihin ja tekee sen kanssa yhteistyötä välttääkseen päällekkäisyydet ja varmis-

taakseen, että yhteisissä turvallisuusindikaattoreissa ja muiden liikennemuotojen indikaattoreissa noudatetaan yhdenmukaisia menetelmiä.

10 artikla

Tekniset lausunnot

1. Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetut kansalliset sääntelyelimet voivat pyytää virastolta teknisen lausunnon niiden tietoon saatettujen kysymysten turvallisuuteen liittyvistä näkökohdista.

2. Direktiivin 2001/14/EY 35 artiklassa ja direktiivin 91/440/ETY 11 a artiklassa säädetyt komiteat voivat pyytää virastolta turvallisuusnäkökohtia koskevan teknisen lausunnon toimivaltaansa kuuluvista asioista.

3. Viraston on annettava lausuntonsa kahden kuukauden kuluessa. Viraston on julkaistava lausuntonsa niin, että siitä on poistettu liikesalaisuuteen liittyvä aineisto.

11 artikla

Julkinen asiakirjojen tietokanta

1. Viraston tehtävänä on ylläpitää julkista tietokantaa seuraavista asiakirjoista:

- a) direktiivin 95/18/EY mukaisesti myönnetty toimiluvat,
- b) rautatieturvallisuudirektiivin 10 artiklan mukaisesti myönnetty turvallisuustodistukset,
- c) virastolle rautatieturvallisuudirektiivin 24 artiklan mukaisesti lähetetyt tutkintakertomukset,
- d) komissiolle rautatieturvallisuudirektiivin 8 artiklan mukaisesti ilmoitetut kansalliset säännöt.

2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen asiakirjojen myöntämisestä vastaavien kansallisten viranomaisten on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle jokaisesta päätöksestä, jolla tällainen asiakirja myönnetään, uusitaan, muutetaan tai peruutetaan.

3. Virasto voi täydentää tätä julkista tietokantaa muilla tämän asetuksen tavoitteisiin liittyvillä asiaankuuluvilla julkisilla asiakirjoilla tai linkeillä.

3 LUKU

YHTEENTOIMIVUUS

12 artikla

Viraston antama tekninen tuki

Viraston on osaltaan edistettävä rautateiden yhteentoimivuuden kehittämistä ja toteuttamista direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY vahvistettujen periaatteiden ja määritelmien mukaisesti. Tätä tarkoitusta varten virasto:

- a) järjestää ja johtaa komission valtuuttamana 3 artiklassa tarkoitettujen työryhmien suorittamaa yhteentoimivuuden teknisten eritelmien laatimistyötä ja toimittaa eritelmäluonnokset komissiolle;
- b) varmistaa, että yhteentoimivuuden tekniset eritelmit mukautetaan tekniseen kehitykseen ja markkinasuuntauksiin sekä sosiaalisiin vaatimuksiin ja ehdottaa komissiolle tarpeelliseksi katsomiaan muutoksia yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin;
- c) varmistaa yhtäältä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien laadinnan ja ajantasaistamisen sekä toisaalta yhteentoimivuuden edellyttämien eurooppalaisten standardien laadinnan välisen yhteensovittamisen ja ylläpitää asianmukaisia yhteyksiä eurooppalaisiin standardointielimiin;
- d) avustaa komissiota ilmoitettujen laitosten välisen yhteistyön järjestämisessä ja helpottamisessa direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY 20 artiklan 5 kohdassa kuvatulla tavalla;
- e) neuvoo komissiota ja antaa sille suosituksia turvallisuuden kannalta keskeisiä tehtäviä suorittavan henkilöstön työolojen osalta.

13 artikla

Ilmoitettujen laitosten suorittaman työn seuranta

Virasto voi komission pyynnöstä seurata ilmoitettujen laitosten työn laatua, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden vastuuta nimeämistään ilmoitetuista laitoksista. Virasto antaa asiasta tarvittaessa lausunnon komissiolle.

14 artikla

Yhteentoimivuuden seuranta

1. Virasto suositaa komission pyynnöstä menettelyjä rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden toteuttamiseksi edistämällä liikenteenharjoittajien ja infrastruktuurin haltijoiden välistä yhteensovittamista erityisesti vanhasta järjestelmästä uuteen taapahtuvan siirtymisen järjestämiseksi.

2. Virasto seuraa rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden edistymistä. Se laatii ja julkaisee joka toinen vuosi kertomuksen yhteentoimivuuden edistymisestä. Ensimmäinen tällainen kertomus on julkaistava viraston toisena toimintavuotena.

15 artikla

Euroopan laajuisen verkon yhteentoimivuus

Virasto tarkastelee komission pyynnöstä ja yhteentoimivuuden näkökulmasta kaikkia rautateiden infrastruktuurihankkeita, joihin on haettu yhteisön rahoitustukea. Virasto antaa lausuntonsa hankkeen yhteensopivuudesta asianomaisten teknisten eritelmien kanssa kahden kuukauden kuluessa lausuntopyyntön tekemisestä. Lausunnossa on otettava täysimääräisesti huomioon direktiivin 96/48/EY ja direktiivin 2001/16/EY 7 artiklassa säädetyt poikkeukset.

16 artikla

Kunnossapitokonepajojen sertifiointi

Virasto kehittää kolmen vuoden kuluessa toimintansa aloittamisesta liikkuvan kaluston kunnossapitokonepajojen eurooppalaisen sertifiointijärjestelmän ja laatii suosituksia tämän järjestelmän toteuttamiseksi.

Suosituksat koskettavat erityisesti seuraavia aiheita:

- strukturoitu hallinnointijärjestelmä;
- henkilöstö, jolla on tarvittava pätevyys;
- palvelut ja välineet;
- tekniset asiakirjat ja huoltomääräykset.

17 artikla

Ammattipätevyys

1. Virasto laatii suosituksia rautatiejärjestelmän käyttöön ja huoltoon osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyttä ja arviointia koskevien yhtenäisten ja yhteisten perusteiden määrittämiseksi. Tällöin se keskittyy ensisijaisesti veturinkuljettajiin ja heidän kouluttajiinsa. Virasto kuulee työmarkkinaosapuolia 4 artiklassa säädetyllä menettelyllä mukaisesti.

2. Virasto laatii suosituksia koulutuskeskusten hyväksymistä koskevan järjestelmän käyttöönottamiseksi.

3. Virasto edistää ja tukee kuljettajien ja kouluttajien vaihtoa eri jäsenvaltioissa toimivien rautatieyritysten välillä.

18 artikla

Liikkuvan kaluston rekisteröinti

Virasto laatii kansallisen ajoneuvorekisterin yhtenäisen mallin ja suosittaa sitä komissiolle direktiivin 96/48/EY 14 artiklan ja direktiivin 2001/16/EY 14 artiklan mukaisesti.

19 artikla

Yhteentoimivuutta koskevien asiakirjojen rekisteri

1. Virasto ylläpitää julkista rekisteriä seuraavista direktiiveissä 2001/16/EY ja 96/48/EY säädettyistä asiakirjoista:

- a) osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutus;
- b) osatekijöiden EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus;
- c) käyttöönottolupa, mukaan luettuina käyttöönottoon liittyvät rekisterinumero;
- d) infrastruktuuria ja liikkuvaa kalustoa koskevat rekisterit.

2. Asianomaiset laitokset toimittavat asiakirjat virastolle, joka määrittelee yhteisymmärryksessä jäsenvaltioiden kanssa niiden toimittamista koskevat käytännön menettelyt.

3. Toimittaessaan 1 kohdassa mainittuja asiakirjoja kyseiset laitokset voivat ilmoittaa, mitä asiakirjoja ei turvallisuussyistä saa antaa julkisuuteen.

4. Virasto perustaa asiakirjat sisältävän sähköisen tietokannan ottaen täysimääräisesti huomioon 3 kohdan säännökset. Tämän tietokannan on oltava yleisön käytettävissä Internetin välityksellä.

4 LUKU

TUTKIMUKSET JA INNOVAATIOIDEN EDISTÄMINEN

20 artikla

Tutkimukset

Kun tällä asetuksella asetettujen tehtävien suorittaminen niin vaatii, virasto teettää tutkimuksia, jotka rahoitetaan sen omasta talousarviosta.

21 artikla

Innovaatioiden edistäminen

Komissio voi antaa virastolle viraston työohjelman ja talousarvion mukaisesti tehtäväksi edistää innovaatioita, joilla pyritään parantamaan rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimi-

vuutta erityisesti uusien tietotekniikoiden sekä paikannus- ja seurantajärjestelmien käytön alalla.

5 LUKU

SISÄINEN RAKENNE JA TOIMINTA

22 artikla

Oikeudellinen asema

1. Virasto on yhteisön elin. Se on oikeushenkilö.
2. Virastolla on jokaisessa jäsenvaltiossa laajin kansallisen lainsäädännön mukaan oikeushenkilöllä oleva oikeuskelpoisuus. Se voi erityisesti hankkia tai luovuttaa irtainta ja kiinteää omaisuutta sekä esiintyä kantajana ja vastaajana oikeudenkäynneissä.
3. Virastoa edustaa sen toimitusjohtaja.

23 artikla

Erioikeudet ja vapaudet

Virastoon ja sen henkilöstöön sovelletaan Euroopan yhteisöjen erioikeuksia ja vapauksia koskevaa pöytäkirjaa.

24 artikla

Henkilöstö

1. Viraston henkilöstöön sovelletaan Euroopan yhteisöjen virkamiehiin sovellettavia henkilöstösääntöjä, Euroopan yhteisöjen muuhun henkilöstöön sovellettavia palvelussuhteen ehtoja ja Euroopan yhteisöjen toimielinten näiden henkilöstösääntöjen ja palvelussuhteen ehtojen soveltamiseksi yhteisesti antamia sääntöjä.

2. Virasto käyttää oman henkilöstönsä suhteen mainittujen henkilöstösääntöjen ja palvelussuhteen ehtojen mukaisesti nimitettävälle viranomaiselle ja työsopimuksia tekemään oikeutetulle viranomaiselle annettuja valtuuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 26 artiklan soveltamista.

3. Rajoittamatta 26 artiklan 1 kohdan soveltamista viraston henkilöstö koostuu seuraavista henkilöistä:

- määräaikaisista toimihenkilöistä, jotka virasto on ottanut palvelukseensa enintään viideksi vuodeksi alan asiantuntijoiden keskuudesta sen pätevyyden ja kokemuksen perusteella, jota heillä on rautateiden turvallisuuden ja yhteentoimivuuden alalla;
- toimihenkilöistä, jotka komissio tai jäsenvaltiot ovat nimitäneet tai siirtäneet viraston palvelukseen enintään viideksi vuodeksi;

— ja muista toimihenkilöistä, jotka on otettu palvelukseen Euroopan yhteisöön muuhun henkilöstöön sovellettavien palvelusehtojen mukaisesti suorittamaan toimeenpanevia tai sihteeristötehtäviä.

4. Asiantuntijat, jotka osallistuvat viraston järjestämiin työryhmiin, eivät kuulu viraston henkilöstöön. Virasto suorittaa heidän matka- ja oleskelukulunsa hallintoneuvoston vahvistamien sääntöjen ja tariffien mukaisesti.

25 artikla

Hallintoneuvoston perustaminen ja toimivalta

1. Perustetaan hallintoneuvosto.
2. Hallintoneuvosto:
 - a) nimittää toimitusjohtajan 31 artiklan mukaisesti;
 - b) hyväksyy vuosittain 30 päivään huhtikuuta mennessä viraston edellisen vuoden toimintaa koskevan yleiskertomuksen ja toimittaa sen jäsenvaltioille, Euroopan parlamentille, neuvostolle ja komissiolle;
 - c) vahvistaa vuosittain 31 päivään lokakuuta mennessä ja komission lausunnon huomioon ottaen viraston seuraavan vuoden toimintaohjelman ja toimittaa sen jäsenvaltioille, Euroopan parlamentille, neuvostolle ja komissiolle. Tämä toimintaohjelma hyväksytään rajoittamatta yhteisön vuotuista talousarviomenettelyä. Jos komissio ilmoittaa vastustavansa hyväksyttyä toimintaohjelmaa 15 päivän kuluessa sen hyväksymisestä, hallintoneuvosto tutkii toimintaohjelman uudelleen ja hyväksyy sen kahden kuukauden kuluessa mahdollisine muutoksineen toisessa käsittelyssä joko kahden kolmasosan enemmistöllä, komission edustajat mukaan luetuina, tai jäsenvaltioiden edustajien yksimielisellä päätöksellä;
 - d) hoitaa viraston talousarvioon liittyvät tehtävänsä 6 luvun mukaisesti;
 - e) vahvistaa päätöksentekomenettelyt, joita toimitusjohtajan on noudatettava;
 - f) määrittelee 33 artiklan nojalla tehtäviä tarkastuskäyntejä koskevan toimintapolitiikan;
 - g) käyttää kurinpidollista toimivaltaa toimitusjohtajan ja 30 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen yksiköiden päälliköiden suhteen;
 - h) vahvistaa oman työjärjestyksensä.

26 artikla

Hallintoneuvoston kokoonpano

1. Hallintoneuvosto muodostuu yhdestä kunkin jäsenvaltion edustajasta ja neljästä komission edustajasta sekä kuudesta ko-

mission nimeämästä edustajasta, joilla ei ole äänioikeutta ja joista kukin edustaa Euroopan tasolla yhtä seuraavista ryhmistä:

- rautatieyritykset
- infrastruktuurin haltijat
- rautatietoimiala
- työntekijäliitot
- matkustajat
- tavaraliikenteen asiakkaat.

Hallintoneuvoston jäsenet nimitetään heidän asianmukaisen kokemuksensa ja asiantuntemuksensa perusteella.

2. Kukin jäsenvaltio ja komissio nimittää oman hallintoneuvoston jäsenensä sekä varajäsenen.
3. Jäsenen toimikausi on viisi vuotta, ja sama henkilö voidaan nimittää kerran uudelleen.
4. Kolmansien maiden edustajien osallistuminen ja sitä koskevat edellytykset vahvistetaan tarvittaessa 36 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa järjestelyissä.

27 artikla

Hallintoneuvoston puheenjohtaja

1. Hallintoneuvosto valitsee jäsentensä keskuudesta puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Varapuheenjohtaja toimii puheenjohtajana tämän ollessa estynyt hoitamasta tehtäviään.
2. Puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan toimikausi on kolme vuotta, ja se voidaan uusida kerran. Jos puheenjohtajan tai varapuheenjohtajan jäsenyys hallintoneuvostossa kuitenkin päättyy toimikauden kuluessa, myös heidän toimikautensa päättyy ilman eri toimenpiteitä samana päivänä.

28 artikla

Kokoukset

1. Hallintoneuvosto kokoontuu puheenjohtajansa kutsusta. Viraston toimitusjohtaja osallistuu kokouksiin.
2. Hallintoneuvosto kokoontuu vähintään kahdesti vuodessa. Se kokoontuu lisäksi myös puheenjohtajan aloitteesta, komission pyynnöstä, hallintoneuvoston jäsenten enemmistön pyynnöstä tai jos kolmasosa jäsenvaltioiden hallintoneuvostossa olevista edustajista sitä pyytää.

29 artikla

Äänestys

Jollei toisin ole säädetty, hallintoneuvosto tekee päätöksensä äänioikeutettujen jäsentensä kahden kolmasosan enemmistöllä. Kullakin äänivaltaisella jäsenellä on yksi ääni.

30 artikla

Toimitusjohtajan tehtävät ja toimivalta

1. Virastoa johtaa sen toimitusjohtaja, joka hoitaa tehtävänsä täysin riippumattomasti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta komission tai hallintoneuvoston toimivaltaa.
2. Toimitusjohtaja
 - a) laatii toimintaohjelman ja toimittaa sen komissiota kuultuaan hallintoneuvostolle;
 - b) toteuttaa toimintaohjelman täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet ja mahdollisuuksien mukaan vastaa kaikkiin tämän asetuksen mukaisiin viraston tehtäviin liittyviin komission avustuspyyntöihin;
 - c) toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet, mukaan luettuina sisäisten hallinnollisten ohjeiden antaminen ja tiedonantojen julkaiseminen, varmistaakseen, että viraston toiminta on tämän asetuksen mukaista;
 - d) laatii ja ottaa käyttöön tehokkaan seurantajärjestelmän, jonka avulla voidaan verrata viraston tuloksia sen toimintatavoitteisiin. Toimitusjohtaja valmistelee tältä pohjalta vuosittain alustavan yleiskertomuksen ja toimittaa sen hallintoneuvostolle sekä vahvistaa tunnustettujen ammatillisten vaatimusten mukaisen säännöllisen arviointimenettelyn;
 - e) käyttää viraston henkilöstön suhteen 24 artiklan 2 kohdassa säädettyä toimivaltaa;
 - f) laatii arvion viraston tuloista ja menoista 38 artiklan mukaisesti ja huolehtii talousarvion toteuttamisesta 39 artiklan mukaisesti.
3. Toimitusjohtajaa voi avustaa yksi tai useampi yksikön päällikkö. Toimitusjohtajan ollessa poissa tai estynyt hoitamasta tehtäviään, joku yksikön päälliköistä toimii hänen sijaisenaan.

31 artikla

Viraston henkilöstön nimittäminen

1. Hallintoneuvosto nimittää toimitusjohtajan ansioiden ja todistuksin osoitettujen hallinnollisten ja johtamistaitojen sekä rautatiealalla merkityksellisen pätevyyden ja kokemuksen perusteella. Hallintoneuvosto tekee päätöksensä kaikkien äänivaltaisten jäsentensä neljän viidesosan enemmistöllä. Komissio voi esittää yhtä tai useampaa ehdokasta.

Hallintoneuvostolla on valtuudet erottaa toimitusjohtaja samaa menettelyä noudattaen.

2. Toimitusjohtaja nimittää muun viraston henkilöstön 24 artiklan mukaisesti.
3. Toimitusjohtajan toimikausi on viisi vuotta. Sama henkilö voidaan nimittää kerran uudelleen.

32 artikla

Toimitusjohtajan kuuleminen

Toimitusjohtaja esittää joka vuosi Euroopan parlamentille yleiskertomuksen viraston toiminnasta. Euroopan parlamentti tai neuvosto voivat lisäksi milloin tahansa pyytää toimitusjohtajan kuultavakseen jostakin viraston toimintaan liittyvästä aiheesta.

33 artikla

Tarkastuskäynnit jäsenvaltioissa

1. Virasto voi sille 8, 9, 10, 13 ja 15 artiklassa annettujen tehtävien toteuttamiseksi suorittaa tarkastuskäyntejä jäsenvaltioissa hallintoneuvoston määrittelemän toimintapolitiikan mukaisesti. Jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten on helpotettava viraston henkilöstön työtä.
2. Viraston on ilmoitettava kyseessä olevalle jäsenvaltiolle suunnitellusta tarkastuskäynnistä, sitä suorittamaan valtuutettujen viraston virkamiesten nimet ja tarkastuskäynnin alkamispäivämäärä. Käyntejä suorittamaan valtuutettujen viraston virkamiesten on tehtävänsä suorittaakseen esitettävä toimitusjohtajan päätös, jossa määritellään heidän tehtävänsä kohde ja tarkoitus.
3. Viraston on kunkin tarkastuskäynnin päätteeksi laadittava kertomus ja toimitettava se komissiolle ja kyseiselle jäsenvaltiolle.

34 artikla

Vastuu

1. Sopimukseen perustuva viraston vastuu määräytyy kyseiseen sopimukseen sovellettavan lain mukaan.
2. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista asia viraston tekemässä sopimuksessa mahdollisesti olevan välityslausekkeen nojalla.
3. Jos kyseessä on sopimukseen perustumaton vastuu, virasto korvaa jäsenvaltioiden lainsäädäntöön sisältyvien yhteisten peruseräotteiden mukaisesti vahingon, jonka viraston yksiköt tai henkilöstöön kuuluvat ovat tehtäviään suorittaessaan aiheuttaneet.
4. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta ratkaista riidat, jotka koskevat 3 kohdassa tarkoitettujen vahinkojen korvaamista.

5. Viraston henkilöstöön kuuluvien henkilökohtaisesta vastuusta virastoa kohtaan määrätään heihin sovellettavissa henkilöstösäännöissä tai palvelussuhteen ehdoissa.

35 artikla

Kielet

1. Hallintoneuvosto päättää virastoa koskevista kielijärjestelyistä. Hallintoneuvoston jäsenen pyynnöstä tämä päätös on tehtävä yksimielisesti. Jäsenvaltiot voivat lähestyä virastoa valitsemallaan yhteisön kielellä.

2. Viraston toiminnassa tarvittavista käännöspalveluista huolehtii Euroopan unionin elinten käännöskeskus.

36 artikla

Kolmansien maiden osallistuminen

1. Viraston toimintaan voivat osallistua ne Euroopan kolmannet maat, jotka ovat tehneet yhteisön kanssa sopimuksen, jolla kyseiset maat ovat saattaneet voimaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan yhteisön lainsäädännön ja soveltavat sitä.

2. Mainittuihin sopimukseen sisältyvien asianomaisten määräysten mukaisesti laaditaan järjestelyjä, joissa määritellään kyseisten maiden viraston toimintaan osallistumista koskevat yksityiskohtaiset säännöt, muun muassa osallistumisen luonne ja laajuus. Näihin järjestelyihin sisältyvät myös rahoitusosuuksia ja henkilöstöä koskevat määräykset. Niissä voidaan määrätä ilman äänioikeutta olevasta edustuksesta hallintoneuvostossa.

37 artikla

Avoimuus

Viraston hallussa oleviin asiakirjoihin sovelletaan Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1049/2001⁽¹⁾.

Hallintoneuvosto vahvistaa toimenpiteet, jotka koskevat mainitun asetuksen soveltamista käytännössä.

6 LUKU

VARAINHOITOA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

38 artikla

Talousarvio

1. Viraston tulot koostuvat

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001. s. 43.

— yhteisön rahoitusosuudesta;

— viraston toimintaan 36 artiklan mukaisesti osallistuvien kolmansien maiden rahoitusosuuksista;

— julkaisuista, koulutuksesta ja kaikista muista viraston tarjoamista palveluista perittävistä maksuista.

2. Viraston menoihin kuuluvat henkilöstö-, hallinto-, infrastruktuuri- ja toimintamenot.

3. Toimitusjohtaja laatii arvon viraston seuraavan varainhoitovuoden tuloista ja menoista sekä toimittaa sen hallintoneuvostolle yhdessä henkilöstötaulukon kanssa.

4. Tulojen ja menojen on oltava tasapainossa.

5. Hallintoneuvosto hyväksyy 31 päivään maaliskuuta mennessä seuraavan kalenterivuoden alustavan talousarvion ja toimittaa sen komissiolle, joka sisällyttää sen perusteella vastaavat arviot Euroopan unionin yleistä talousarviota koskevaan alustavaan esitykseen, jonka komissio toimittaa neuvostolle perustamissopimuksen 272 artiklan mukaisesti.

6. Hallintoneuvosto vahvistaa 15 päivään tammikuuta mennessä viraston kuluvan kalenterivuoden talousarvion ja mukauttaa sitä tarvittaessa budjettivallan käyttäjän päättämän yhteisön rahoitusosuuden mukaisesti.

39 artikla

Talousarvion toteuttaminen ja valvonta

1. Toimitusjohtaja toteuttaa viraston talousarvion.

2. Komission varainhoidon valvoja valvoo viraston sitoutumista kaikkiin menoihin ja niiden maksamista sekä tulojen toteutusta ja perimistä.

3. Toimitusjohtaja antaa komissiolle, hallintoneuvostolle ja tilintarkastustuomioistuimelle 31 päivään maaliskuuta mennessä edellisen varainhoitovuoden kaikki tulot ja menot sisältävän yksityiskohtaisen tilinpäätöksen.

Tilintarkastustuomioistuin tarkastaa nämä tilit perustamissopimuksen 248 artiklan mukaisesti. Se julkaisee vuosittain kertomuksen viraston toiminnasta.

4. Euroopan parlamentti myöntää neuvoston suosituksesta toimitusjohtajalle talousarvion toteuttamista koskevan vastuuvapauden.

40 artikla

Varainhoitoasetus

Hallintoneuvosto vahvistaa komission suostumuksen ja tilintarkastustuomioistuimen lausunnon saatuaan viraston varainhoitoasetuksen, jossa säädetään erityisesti viraston talousarvion laatimisesta ja toteuttamisesta noudatettavasta menettelystä Euroopan yhteisöjen yleiseen talousarvioon sovellettavan varainhoitoasetuksen 185 artiklan mukaisesti. Budjettivallan käyttäjä myöntää viraston vuotuiset määrärahat rahoitusnäkymien asiankuuluvan otsakkeen rajoissa.

41 artikla

Petosten torjunta

1. Petosten, lahjonnan ja muun laittoman toiminnan torjumiseksi sovelletaan rajoituksetta asetusta (EY) N:o 1073/1999.
2. Virasto liittyy Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) sisäisistä tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 tehtyyn toimielinten väliseen sopimukseen ja antaa välittömästi tarpeelliset määräykset, joita sovelletaan kaikkiin viraston henkilöstöön kuuluviin.
3. Rahoituspäätöksissä ja niistä johtuvissa täytäntöönpanoa koskeissa sopimuksissa tai asiakirjoissa on todettava nimen-

omaisesti, että tilintarkastustuomioistuin ja OLAF voivat tarvittaessa tehdä viraston rahoitusta saavien luona paikan päällä suoritettavia tarkastuksia.

7 LUKU

YLEISET MÄÄRÄYKSET JA LOPPUMÄÄRÄYKSET

42 artikla

Viraston toiminnan aloittaminen

Virasto aloittaa toimintansa 24 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta.

43 artikla

Arviointi

Komissio laatii viiden vuoden kuluttua siitä, kun virasto on aloittanut toimintansa, arvion tämän asetuksen täytäntöönpanosta, viraston saavuttamista tuloksista ja sen työmenetelmistä. Tässä arvioinnissa otetaan huomioon rautatiealan edustajien, työmarkkinaosapuolten ja asiakasorganisaatioiden lausunnot. Arvioinnin tulokset on julkistettava. Komissio ehdottaa tarvittaessa muutoksia tähän asetukseen.

44 artikla

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty . . .

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ks. tämän virallisen lehden numeron s. 3.