



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Istuntoasiakirja

A7-0015/2014

9.1.2014

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rautateiden turvallisuudesta (uudelleenlaadittu toisinto)
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Michael Cramer

(Uudelleenlaatiminen – työjärjestyksen 87 artikla)

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Parlamentin tarkistuksissa ehdotetut säädösesityksen muutokset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösesityksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

Säädösesityksellä muutettavaan olemassa olevaan säädökseen tehtävän tarkistuksen tunnistetiedoissa mainitaan kolmannella rivillä muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus. Kun parlamentin tarkistukseen sisältyy olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon säädösesityksessä ei ole ehdotettu muutoksia, kyseinen teksti **lihavoidaan**. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI	5
PERUSTELUT	72
LIITE: OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN KIRJE	75
LIITE: EUROOPAN PARLAMENTIN, NEUVOSTON JA KOMISSION OIKEUDELLISISTA YKSIKÖISTÄ KOOSTUVAN NEUVOA-ANTAVAN RYHMÄN LAUSUNTO	77
ASIAN KÄSITTELY	79

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rautateiden turvallisuudesta (uudelleenlaadittu toisinto)
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys – uudelleenlaatiminen)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0031),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0028/2013),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Liettuan parlamentin, Romanian senaatin ja Ruotsin valtiopäivien toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan N:o 2 mukaisesti antamat perustellut lausunnot, joiden mukaan esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 11. heinäkuuta 2013 antaman lausunnon¹,
 - ottaa huomioon alueiden komitean 8. lokakuuta 2013 antaman lausunnon²,
 - ottaa huomioon säädösten uudelleenlaatimistekniikan järjestelmällisestä käytöstä 28. marraskuuta 2001 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen³,
 - ottaa huomioon oikeudellisten asioiden valiokunnan liikenne- ja matkailuvaliokunnalle työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan mukaisesti osoittaman kirjeen,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 87 artiklan ja 55 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0015/2014),
- A. toteaa, että Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvon-antavan ryhmän mukaan käsillä oleva ehdotus ei sisällä muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä on sellaisiksi yksilöity, ja siinä ainoastaan kodifoidaan aikaisemman säädöksen muuttumattomina säilyvät säännökset näiden muutosten kanssa säännösten asiasisältöä muuttamatta;

¹ EUVL C 327, 12.11.2013, s. 122.

² EUVL C 356, 5.12.2013, s. 92.

³ EYVL C 77, 28.3.2002, s. 1.

1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan ja ottaa huomioon Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoa-antavan ryhmän suositukset;
2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Raideliikenne on jo nyt unionin turvallisimmin liikennemuoto, ja sen turvallisuus on viime vuosikymmeninä edelleen parantunut. Vaikka tämän liikennemuodon suorituskyky on noussut noin 200 miljardista matkustajakilometrillä vuonna 1970 nykyiseen yli 300 miljardiin, rautatieliikenteen liikennekuolemien vuotuinen keskimäärä on laskenut noin 400:sta 1970-luvun alussa nykyiseen alle sataan.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 b) Turvallisuus olisi varmistettava matkustajien ja työntekijöiden, myös alihankkijoiden henkilökunnan, lisäksi tasoristeysten käyttäjien ja rautateitä lähellä asuvien henkilöiden osalta.

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 c) Rautateiden turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti ja raideliikenteen kilpailukyvyn odotettu paraneminen

huomioon ottaen.

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 1 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 d) Unionin rautatieympäristö on kokenut perusteellisia muutoksia, joiden käynnistäjinä ovat olleet muun muassa 1990-luvun alussa hyväksytyt kolme unionin rautatiepakettia. Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen asteittaiselle luomiselle on ominaista toimijoiden lisääntyminen, alihankkijoiden käytön lisääntyminen ja aiempaa useammat markkinoilletulot. Näissä aiempaa monimutkaisemmissa puitteissa rautateiden turvallisuus riippuu suuresta määrin kaikkien toimijoiden, erityisesti rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden, rautatieteollisuuden ja turvallisuusviranomaisten, välisestä vuorovaikutuksesta. Turvallisuuslainsäädännössä olisi otettava huomioon tämä kehitys ja otettava käyttöön asianmukaiset tiedotus-, hallinnointi- ja hätätilannemenettelyt ja -välineet.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(2) Direktiivillä **2004/49** vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten

(2) Direktiivillä **2004/49/EY** vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten

antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta. ***Kyseistä direktiiviä on kuitenkin syytä tarkistaa kauttaaltaan, jotta rautatieliikenteen sisämarkkinoiden perustaminen voisi edetä.***

antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta. Rautatieliikenteen sisämarkkinoiden ***käynnissä oleva*** perustaminen ***moninkertaistaa eri toimijoiden ja liikenneliitännöiden määrän. Kyseistä direktiiviä on syytä tarkistaa kauttaaltaan, jotta rautateiden turvallisuus voidaan taata näissä olosuhteissa.***

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(2 a) Koska turvallisuusvaatimuksissa on eroja, jotka vaikuttavat raideliikenteen optimaaliseen toimintaan unionissa, on erittäin tärkeää jatkaa toiminta- ja turvallisuussääntöjen sekä onnettomuustutkintaa koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(2 b) Yhdenmukaistamisen ei kuitenkaan pidä heikentää minkään jäsenvaltion nykyistä turvallisuustasoa.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 c kappale (uusi)

(2 c) Neuvoston direktiivin 96/49/EY^{12 a} ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY^{12 b} asianmukainen täytäntöönpano ja kehittäminen on rautateiden turvallisuuden ja ihmishenkien, kansanterveyden ja ympäristön suojelemisen kannalta erittäin tärkeää.

^{12 a} Neuvoston direktiivi 96/49/EY, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1996, vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 25).

^{12 b} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

(3) Maanalaiset, raitiovaunut ja muut kevytraidejärjestelmät ovat monissa jäsenvaltioissa paikallisten tai alueellisten turvallisuusmääräysten alaisia ja usein paikallisten tai alueellisten viranomaisten valvonnassa, eikä niihin sovelleta unionin yhteentoimivuutta tai toimilupia koskevia vaatimuksia. Raitiovaunut ovat usein myös maantieliikenteen turvallisuuslainsäädännön alaisia, joten niihin ei ole voitu kaikilta osin soveltaa rautateiden turvallisuussäätöjä. Näistä syistä tällaiset paikalliset raideliikennejärjestelmät olisi jätettävä

(3) Maanalaiset, raitiovaunut, **raitiojunat** ja muut kevytraidejärjestelmät ovat monissa jäsenvaltioissa paikallisten tai alueellisten turvallisuusmääräysten alaisia ja usein paikallisten tai alueellisten viranomaisten valvonnassa, eikä niihin sovelleta unionin yhteentoimivuutta tai toimilupia koskevia vaatimuksia. Raitiovaunut ovat usein myös maantieliikenteen turvallisuuslainsäädännön alaisia, joten niihin ei ole voitu kaikilta osin soveltaa rautateiden turvallisuussäätöjä. Näistä syistä tällaiset paikalliset raideliikennejärjestelmät olisi jätettävä

tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei estä jäsenvaltioita soveltamasta vapaaehtoisesti tämän direktiivin säännöksiä paikallisiin raideliikennejärjestelmiin, jos ne pitävät sitä tarkoituksenmukaisena.

tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei estä jäsenvaltioita soveltamasta vapaaehtoisesti tämän direktiivin säännöksiä paikallisiin raideliikennejärjestelmiin, jos ne pitävät sitä tarkoituksenmukaisena.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, **jos** se on kohtuudella toteutettavissa ja rautatieliikenteen kilpailukyvyn odotettu paraneminen huomioon ottaen.

Tarkistus

(4) Unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, **siinä määrin kuin** se on kohtuudella toteutettavissa ja rautatieliikenteen kilpailukyvyn odotettu paraneminen huomioon ottaen.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Turvallisuus riippuu suuressa määrin rautatieverkon, toimien, valmistajien ja turvallisuusviranomaisten vuorovaikutuksesta. Turvallisuuden takaamiseksi ja parantamiseksi olisi käytettävä ja kehitettävä asianmukaisia välineitä.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(5) Rautatiejärjestelmän **pääasiallisten** käyttäjien **eli rataverkon 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 kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehyksen käyttöönottoa ja kaikkien toiminnanharjoittajien suoritustason valvontaa.

Tarkistus

(5) **Kaikkien** rautatiejärjestelmän käyttäjien olisi otettava omalta osaltaan täysi vastuu järjestelmän turvallisuudesta. Jäsenvaltioiden olisi selvästi erotettava tämä turvallisuutta koskeva välitön vastuu kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävästä, joka koskee kansallisen sääntelykehyksen käyttöönottoa ja kaikkien toiminnanharjoittajien suoritustason valvontaa.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten vastuu rautatiejärjestelmän käyttämisestä ei sulje pois muiden toimijoiden, kuten valmistajien, liikenteenharjoittajien, lähettäjiä, täyttäjien, kuormaajien, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen, huoltopalvelun tarjoajien, **vaunujen** haltijoiden, palveluntarjoajien ja hankintayksikköjen vastuuta tuotteistaan tai palveluistaan. Vastuun epäasianmukaisen kantamisen riskin välttämiseksi kunkin toimijan olisi oltava vastuussa omasta prosessistaan. Jokaisen toimijan rautatiejärjestelmässä olisi oltava vastuussa muille toimijoille siitä, että

Tarkistus

(6) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten vastuu rautatiejärjestelmän käyttämisestä ei sulje pois muiden toimijoiden, kuten valmistajien, liikenteenharjoittajien, lähettäjiä, täyttäjien, kuormaajien, **purkajien, vastaanottajien,** kunnossapidosta vastaavien yksikköjen, huoltopalvelun tarjoajien, **kalustoyksikköjen omistajien, kalustoyksikköjen** haltijoiden, palveluntarjoajien ja hankintayksikköjen vastuuta tuotteistaan tai palveluistaan **ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamisesta.** Vastuun epäasianmukaisen kantamisen riskin

kalustoyksikköjen asianmukaisen käyttökunnon tarkistamiseksi toimitetaan kaikki tarvittavat täydelliset ja totuudenmukaiset tiedot. **Tämä koskee** erityisesti **tietoja** kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoja, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja.

välttämiseksi kunkin toimijan olisi oltava vastuussa omasta prosessistaan **sopimussuhteisesti**. Jokaisen toimijan rautatiejärjestelmässä olisi oltava vastuussa muille toimijoille, **myös toimivaltaisille viranomaisille**, siitä, että kalustoyksikköjen **turvallisen toiminnan varmistamiseksi** toimitetaan kaikki tarvittavat täydelliset ja totuudenmukaiset tiedot, erityisesti **tiedot** kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoja, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Vakavat onnettomuudet, joissa on osallisena tavaravaunuja, ovat osoittaneet, että rautateiden tavaravaunujen, matkustajaliikenteen liikkuvan kaluston ja veturien kunnossapidon tiheyttä ja väliaikoja koskevat pakolliset, unionin tasolla yhdenmukaistetut säännöt ovat tarpeen.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Valmistajien, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen ja rautatieyritysten välinen yhteistyö on vähentynyt viime vuosikymmeninä. Tämä edellyttää kunnossapidon vähimmäistiheyden ja laatuvaatimusten yhdenmukaistamista,

*jotta koko rautatiejärjestelmän
turvallisuus voidaan taata.*

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on otettu asteittain käyttöön turvallisuuden säilyttämiseksi korkeatasoisena ja, *jos se on tarpeen ja kohtuudella toteutettavissa*, sen parantamiseksi. Niiden avulla olisi voitava arvioida toiminnanharjoittajien turvallisuus- ja suoritustasoa sekä unionin tasolla että jäsenvaltioissa. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita on otettu käyttöön sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yhteisten turvallisuustavoitteiden mukainen, sekä rautateiden turvallisuustason seurannan helpottamiseksi.

Tarkistus

(8) Yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on otettu asteittain käyttöön turvallisuuden säilyttämiseksi korkeatasoisena ja, sen parantamiseksi. Niiden avulla olisi voitava arvioida toiminnanharjoittajien turvallisuus- ja suoritustasoa sekä unionin tasolla että jäsenvaltioissa. Yhteisiä turvallisuusindikaattoreita on otettu käyttöön sen arvioimiseksi, onko järjestelmä yhteisten turvallisuustavoitteiden mukainen, sekä rautateiden turvallisuustason seurannan helpottamiseksi.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Kansalliset säännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, *on* asteittain *korvattu* yhteisissä turvallisuustavoitteissa, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE) vahvistettuihin yhteisiin vaatimuksiin perustuvilla säännöillä. Yhteentoimivuuden esteiden poistamiseksi kansallisten sääntöjen määrän pitäisi vähentyä sitä mukaa, kun YTE:ien

Tarkistus

(9) Kansallisia sääntöjä, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, *korvataan* asteittain yhteisissä turvallisuustavoitteissa, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE) vahvistettuihin yhteisiin vaatimuksiin perustuvilla säännöillä. Yhteentoimivuuden esteiden poistamiseksi kansallisten sääntöjen määrän pitäisi vähentyä sitä mukaa, kun YTE:ien

soveltamisalaa laajennetaan koko unionin rautatiejärjestelmään ja YTE:ien avoimia kohtia suljetaan. Tässä tarkoituksessa jäsenvaltioiden *olisi* pidettävä kansallisten sääntöjen järjestelmänsä ajan tasalla, poistettava vanhentuneet säännöt ja ilmoitettava siitä komissiolle ja virastolle.

soveltamisalaa laajennetaan koko unionin rautatiejärjestelmään ja YTE:ien avoimia kohtia suljetaan. Tässä tarkoituksessa jäsenvaltioiden *on* pidettävä kansallisten sääntöjen järjestelmänsä ajan tasalla, poistettava vanhentuneet säännöt ja ilmoitettava siitä *viipymättä* komissiolle ja virastolle.

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden esteiden poistamiseen sovellettava asteittainen lähestymistapa ja YTE:ien hyväksymiseksi tarvittava aika huomioon ottaen olisi toteutettava toimia sen välttämiseksi, että jäsenvaltiot antavat uusia kansallisia sääntöjä tai sitoutuvat hankkeisiin, jotka lisäävät nykyisen järjestelmän monimuotoisuutta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on *tunnustettu keino* onnettomuuksien ehkäisemiseksi, ja rautatieyritysten vastuulla on toteuttaa viipymättä korjaavia toimia onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden ei pitäisi vähentää rautatieyritysten vastuuta antamalla uusia kansallisia sääntöjä heti onnettomuuden jälkeen.

Tarkistus

(10) Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden esteiden poistamiseen *rautateiden korkeaa turvallisuustasoa vaarantamatta* sovellettava asteittainen lähestymistapa ja YTE:ien hyväksymiseksi tarvittava aika huomioon ottaen olisi toteutettava toimia sen välttämiseksi, että jäsenvaltiot antavat uusia kansallisia sääntöjä tai sitoutuvat hankkeisiin, jotka lisäävät nykyisen järjestelmän monimuotoisuutta. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on *yksi tunnustetuista keinoista* onnettomuuksien ehkäisemiseksi. *Jäsenvaltioiden, Euroopan rautatieviraston (jäljempänä ”virasto”)* ja rautatieyritysten vastuulla on toteuttaa viipymättä korjaavia toimia onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden ei pitäisi vähentää rautatieyritysten vastuuta antamalla uusia kansallisia sääntöjä heti onnettomuuden jälkeen.

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Junien valvonta- ja merkinantojärjestelmät ovat ratkaisevassa asemassa rautateiden turvallisuuden varmistamisessa. Turvallisuuden tasoa voidaan merkittävästi parantaa Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) yhdenmukaisella kehittämisellä ja käyttöönotolla unionin rautatieverkossa.

Tarkistus 20

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden olisi turvallisuuskulttuurinsa puitteissa luotava ”oikeudenmukainen toimintaympäristö”, jolla henkilökuntaa kannustetaan aktiivisesti ilmoittamaan turvallisuuteen liittyvistä onnettomuuksista, vaaratilanteista ja ”läheltä piti” -tilanteista ilman rangaistuksen tai syrjinnän pelkoa. Oikeudenmukainen toimintaympäristö tarjoaa rautatiealalle mahdollisuuden ottaa oppia onnettomuuksista, vaaratilanteista ja ”lähetä piti” -tilanteista ja parantaa siten rautateiden työntekijöiden ja matkustajien turvallisuutta.

Tarkistus 21

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 12 kappale**

Komission teksti

(12) Jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella kaikkia rautatieyrityksiä yhtäläisesti, viimeksi mainittuihin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia. Jotta toimiluvan saanut rautatieyritys voisi saada rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden, sillä olisi oltava turvallisuustodistus. Turvallisuustodistuksella olisi osoitettava, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy noudattamaan kyseeseen tulevia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä. Kansainvälisen liikenteen tapauksessa turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksymisen vain kerran unionin tasolla olisi riitettävä.

Tarkistus

(12) Jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella kaikkia rautatieyrityksiä yhtäläisesti, viimeksi mainittuihin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia. Jotta toimiluvan saanut rautatieyritys voisi saada rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden, sillä olisi oltava turvallisuustodistus. Turvallisuustodistuksella olisi osoitettava, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy noudattamaan kyseeseen tulevia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä ***kaikissa jäsenvaltioissa, joissa yritys toimii***. Kansainvälisen liikenteen tapauksessa turvallisuusjohtamisjärjestelmän hyväksymisen vain kerran unionin ***tai sen alueen*** tasolla, ***jolla rautatieyritys käyttää rautatieinfrastruktuuria***, olisi riitettävä.

Tarkistus 22

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 13 kappale**

Komission teksti

(13) Direktiivin 2004/49/EY perusteella on vahvistettu yhdenmukaistettuja ***menettelyjä***, joita sovelletaan rautatieyrityksiin ja kansallisiin turvallisuusviranomaisiin seurannan, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, valvonnan ja riskinarvioinnin osalta. Sääntelykehys on valmis siihen, että vähitellen otetaan käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa kaikkialla unionissa. Siirtymisen yhteiseen turvallisuustodistukseen pitäisi lisätä rautatiejärjestelmän tehokkuutta ja toimivuutta vähentämällä rautatieyritysten

Tarkistus

(13) Direktiivin 2004/49/EY perusteella on vahvistettu yhdenmukaistettuja ***vähimmäismenettelyjä***, joita sovelletaan rautatieyrityksiin ja kansallisiin turvallisuusviranomaisiin seurannan, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, valvonnan ja riskinarvioinnin osalta. Sääntelykehys on valmis siihen, että vähitellen otetaan käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa kaikkialla unionissa ***tietyillä toiminta-alueilla***. Siirtymisen yhteiseen turvallisuustodistukseen pitäisi lisätä rautatiejärjestelmän tehokkuutta ja

hallinnollisia rasitteita.

toimivuutta vähentämällä rautatieyritysten hallinnollisia rasitteita, ***minkä ansiosta rautatieliikenteestä tulee kilpailukykyisempää intermodaalisessa kilpailussa.***

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Junahenkilökunnan todistukset ***muodostavat usein ylitsepääsemättömän*** esteen uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen mukaisten vaatimusten täyttäminen edellyttää, ovat niiden rautatieyritysten saatavilla, joilla on tarkoitus liikennöidä kyseisessä verkossa.

Tarkistus

(16) ***Junahenkilökunnan koulutus ja pätevyys ovat ratkaisevia tekijöitä rautateiden turvallisuudessa. Rautatieyritysten olisi varmistettava, että niiden henkilökunta on riittävän pätevää, sillä on todistukset ja se on koulutettua, myös silloin, kun ne liikennöivät toisen jäsenvaltion verkossa. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi valvottava ja toteutettava näitä vaatimuksia. Junahenkilökunnan todistukset voivat muodostaa esteen uusille tulokkaille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen mukaisten vaatimusten täyttäminen edellyttää, ovat niiden rautatieyritysten saatavilla, joilla on tarkoitus liikennöidä kyseisessä verkossa.***

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(17 a) Viraston olisi kehitettävä alan asiantuntijoiden kanssa yhteinen turvallisuusmenetelmä turvallisuuden kannalta kriittisten osien tunnistamista

varten ottaen huomioon ilmailualan kokemukset.

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(18) Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan täysin riippumattomia rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista ja hankintayksiköistä. Niiden olisi noudatettava tehtäviään suorittaessaan avoimuutta ja syrjimättömyyttä sekä tehtävä viraston kanssa yhteistyötä yhtenäisen rautatiealueen luomiseksi ja sovitettava yhteen päätöksentekoperusteensa. Tehokkuuden lisäämiseksi kaksi jäsenvaltiota tai useammat jäsenvaltiot voivat päättää yhdistää kansallisten turvallisuusviranomaistensa henkilöstön ja voimavarat.

Tarkistus

(18) Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan täysin riippumattomia rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista ja hankintayksiköistä. Niiden olisi noudatettava tehtäviään suorittaessaan avoimuutta ja syrjimättömyyttä sekä tehtävä viraston kanssa yhteistyötä yhtenäisen **ja korkean turvallisuustason** rautatiealueen luomiseksi ja sovitettava yhteen päätöksentekoperusteensa. **Tehtäviensä täyttämiseksi kansallisilla turvallisuusviranomaisilla on oltava riittävästi määrärahoja ja koulutettua henkilökuntaa.** Tehokkuuden lisäämiseksi kaksi jäsenvaltiota tai useammat jäsenvaltiot voivat päättää yhdistää kansallisten turvallisuusviranomaistensa henkilöstön ja voimavarat.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luomiseksi ja rautateiden turvallisuuden parantamiseksi on tärkeää ottaa käyttöön yhteinen turvallisuustodistus. Tämä edellyttää viraston ja kansallisten

turvallisuusviranomaisten tehtävien ja vastuualueiden selkeää erottamista. Viraston olisi toimittava turvallisuustodistusten keskitettynä asiointipisteenä unionissa hyödyntäen kansallisten turvallisuusviranomaisten arvokasta asiantuntemusta, paikallistietämystä ja kokemusta. Sen olisi siirrettävä tietyt tehtävät ja vastuualueet kansallisille turvallisuusviranomaisille asetuksessa [...] [Euroopan rautatievirastoa koskeva asetusta] tarkoitettujen sopimusten perusteella, mutta sillä olisi oltava yksinomainen toimivalta antaa, uusia, muuttaa tai peruuttaa sekä rautatieyritysten että rataverkon haltijoiden turvallisuustodistuksia.

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(19 a) Veturinkuljettajien ja turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä toimivan junahenkilökunnan työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevien sääntöjen noudattaminen on ratkaisevaa rautateiden turvallisuuden ja reilun kilpailun kannalta. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi oltava vastuussa näiden sääntöjen soveltamisen toteuttamisesta ja tarkistamisesta sekä rajat ylittävästä toiminnasta. Viraston olisi kehitettävä junissa käytettävä laite veturinkuljettajien ajo- ja lepoaikojen rekisteröintiä varten. Kansallisilla turvallisuusviranomaisilla olisi oltava toimivalta valvoa ajo- ja lepoaikoja yli rajojen.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

(20) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat herättää yleisössä huolta rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista tällaisista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkimuksen tulokset olisi julkistettava. Muistakin onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi tehtävä turvallisuustutkinta, jos ne voivat merkittävästi ennakoita tulevia vakavia onnettomuuksia.

Tarkistus

(20) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat herättää yleisössä huolta rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista tällaisista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkimuksen tulokset olisi julkistettava **ja sisällytettävä säännöllisiin raportteihin**. Muistakin onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi tehtävä turvallisuustutkinta, jos ne voivat merkittävästi ennakoita tulevia vakavia onnettomuuksia. ***Tällaisten vaaratilanteiden tunnistamiseksi rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on luotava 3 artiklassa määritelty oikeudenmukainen toimintaympäristö.***

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(20 a) Rautatiealan turvallisuusjärjestelmä perustuu palautteeseen ja onnettomuuksista ja vaaratilanteista saadusta kokemuksesta oppimiseen, ja nämä edellyttävät luottamuksellisuutta koskevien sääntöjen tiukkaa soveltamista, jotta arvokkaita tietolähteitä olisi käytettävissä tulevaisuudessakin. Tämän vuoksi arkaluontoisia turvallisuustietoja olisi suojeltava asianmukaisesti.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 20 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(20 b) Onnettomuuksiin liittyy monia erilaisia yleiseen etuun liittyviä kysymyksiä, kuten tarve estää onnettomuuksia tulevaisuudessa ja hyvä lainkäyttö. Nämä edut menevät asianomaisten osapuolten yksittäisten etujen ja yksittäisen tapahtuman edelle. Oikea tasapaino kaikkien etujen välillä on välttämätön, jotta voidaan varmistaa yleisen edun kokonaisvaltainen toteutuminen.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 a) Rautatiealan tulisi myös edistää rankaisematonta ilmapiiriä, joka edistää poikkeamien spontaania ilmoittamista ja siten oikeudenmukaisten toimintatapojen periaatteen noudattamista.

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 b) Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi on

tärkeää ilmoittaa mahdollisimman nopeasti asiaa koskevat merkitykselliset tiedot, mukaan lukien erityisesti turvallisuustutkinnan tuloksena syntyvät selostukset ja turvallisuussuositukset.

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 c) Rautatiealalla on onnettomuuden jälkeen vaikeaa tunnistaa uhreja sekä yhteyshenkilöitä ja/tai omaisia, koska yleensä uhrien henkilöllisyys ei ole liikenteenharjoittajan tiedossa. Tietyissä unionin alueella tarjottavissa rautatiepalveluissa, joissa edellytetään ennakkovarausta tai matkustajille tehdään turvatarkastus ennen junaan nousemista, liikenteenharjoittaja voisi kuitenkin laatia luettelon junassa olevista matkustajista ja henkilökunnasta vain voidakseen ottaa nopeasti yhteyttä omaisiin ja/tai yhteyshenkilöihin. Tästä syystä virastolle olisi annettava tehtäväksi näiden tietojen sisällyttäminen matkustajien varausjärjestelmiin. Lisäksi kansallisten viranomaisten olisi laadittava hätäsuunnitelmia, joissa käsitellään pelastuspalveluita, pääsyä onnettomuuspaikalle koskevia suunnitelmia ja siellä annettavaa apua ja jotka sisältävät myös uhreille annettavaa apua koskevan suunnitelman. Virasto voisi tehdä yhteistyötä ja auttaa tällaisten suunnitelmien laatimisessa ottaen huomioon parhaat käytännöt. Lisäksi myös liikenteenharjoittajalla olisi oltava suunnitelma uhrien auttamiseksi.

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

(22) Jotta voitaisiin tehostaa tutkintaelimen toimintaa ja auttaa sitä suorittamaan tehtävänsä, sille olisi annettava pääsy onnettomuuspaikalle aikaisessa vaiheessa, tarvittaessa hyvässä yhteistyössä oikeusviranomaisen kanssa. Tutkintaselostuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla unionin tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.

Tarkistus

(22) Jotta voitaisiin tehostaa tutkintaelimen toimintaa ja auttaa sitä suorittamaan tehtävänsä, sille **sekä pyydettyä virastolle** olisi annettava pääsy onnettomuuspaikalle aikaisessa vaiheessa, tarvittaessa hyvässä yhteistyössä oikeusviranomaisen kanssa. **Kaikkien asianomaisten osapuolten, myös viraston, olisi annettava tutkintaelimelle kaikki olennaiset tiedot, joita sen toiminta edellyttää.** Tutkintaselostuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla unionin tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuuteen liittyviä suosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 25 kappale

Komission teksti

(25) Tiettyjen tämän direktiivin muiden kuin keskeisten osien täydentämiseksi tai muuttamiseksi olisi komissiolle siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä yhteisten turvallisuusmenetelmien ja niiden tarkistamisen sekä yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ja yhteisten turvallisuustavoitteiden tarkistamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa

Tarkistus

(25) Tiettyjen tämän direktiivin muiden kuin keskeisten osien täydentämiseksi tai muuttamiseksi olisi komissiolle siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä yhteisten turvallisuusmenetelmien ja niiden tarkistamisen sekä yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ja yhteisten turvallisuustavoitteiden tarkistamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa

asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla **työmarkkinaosapuolten ja erityisesti kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa.** Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tässä direktiivissä annetaan **säännökset**, joiden tarkoituksena on varmistaa unionin rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen ja parantaa pääsymahdollisuuksia rautatiepalvelujen markkinoille:

Tarkistus

Tässä direktiivissä annetaan **vähimmäissäännökset, joiden ylittävää lainsäädäntöä jäsenvaltiot voivat antaa vain 8 artiklan mukaisesti ja** joiden tarkoituksena on varmistaa unionin rautateiden turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen ja parantaa pääsymahdollisuuksia rautatiepalvelujen markkinoille:

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – c alakohta

Komission teksti

c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien **poistamaan vähitellen kansallisten sääntöjen tarve;**

Tarkistus

c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien **edelleen yhdenmukaistamaan kansallisia sääntöjä korkealla turvallisuustasolla;**

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – e a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

e a) ottamalla käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa ja joka tunnustetaan kaikissa jäsenvaltioissa tietyillä toiminta-alueilla;

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi 1 artikla – e b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

e b) vaatimalla virastoa julkaisemaan ohjeet rautateiden turvallisuudesta ja turvallisuustodistuksesta sekä esimerkkiluettelon hyvistä käytännöistä erityisesti rajatylittävässä liikenteessä.

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 2 kohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

a) metrot, raitiotiet
ja kevytraidejärjestelmät;

a) metrot, raitiotiet, **raitiojunat** ja
kevytraidejärjestelmät;

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi 2 artikla – 3 kohta – b a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

b a) kevytraidejärjestelmät, joita raskaan raideliikenteen ajoneuvot käyttävät ajoittain kevytraidejärjestelmien toimintaedellytyksien perusteella, jos kyseinen käyttö kyseisillä ajoneuvoilla on tarpeen ainoastaan liitettävyyden vuoksi.

Tarkistus 42

**Ehdotus direktiiviksi
2 artikla – 3 kohta – b b alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

b b) liikkuvan kaluston, jolla ei ole enää lupaa ja joka siirretään pääteasemalle tai muuhun paikkaan luvan uusimista varten.

Tarkistus 43

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – a alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

a) 'rautatiejärjestelmällä' unionin rautatiejärjestelmää, sellaisena kuin se määritellään [rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun] direktiivin [xx] 2 artiklassa;

a) '**unionin** rautatiejärjestelmällä' unionin **tavanomaista ja suurten nopeuksien** rautatiejärjestelmää, sellaisena kuin se määritellään [rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun] direktiivin [xx] 2 artiklassa;

Tarkistus 44

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – b alakohta**

Komission teksti

b) 'rataverkon haltijalla' direktiivin **2001/14/EY¹⁴ 2** artiklassa määriteltyä infrastruktuurin hallintoa;

¹⁴ *EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.*

Tarkistus

b) 'rataverkon haltijalla' **Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU¹⁴ 3** artiklassa määriteltyä infrastruktuurin hallintoa;

¹⁴ *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).*

Tarkistus 45

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – c alakohta**

Komission teksti

c) 'rautatieyrityksellä' direktiivin **2001/14/EY 2** artiklan 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;

Tarkistus

c) 'rautatieyrityksellä' direktiivin **2012/34/EU 3** artiklan 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;

Tarkistus 46

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – c a alakohta ja c b alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

c a) 'toiminta-alueella' sellaista verkkoa tai yhteensopivia verkkoja tietyssä jäsenvaltiossa tai jäsenvaltioiden ryhmässä, jossa rautatieyrityksen on tarkoitus toimia;

c b) 'erillisellä verkolla' jonkin jäsenvaltion rataverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys on 1 520 mm, joka on maantieteellisesti tai teknisesti erillään vakiolevyisestä eurooppalaisesta raideverkosta (1 435 mm, jäljempänä 'raiteen vakioleveys'), joka on hyvin integroitunut 1 520 mm:n levyiseen raideverkkoon kolmansien maiden kanssa mutta joka on erillään unionin vakioverkosta;

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – f alakohta

Komission teksti

f) 'yhteisillä turvallisuusmenetelmillä' menetelmiä, joilla kuvailaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;

Tarkistus

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – f a alakohta (uusi)

Komission teksti

f a) 'yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla' yhteisiä rautateiden turvallisuustietoja, joita kerätään edistämään rautateiden turvallisuustason valvontaa sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista;

Tarkistus

Tarkistus 49

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – h alakohta

Komission teksti

h) 'kansallisilla turvallisuussäännöillä' kaikkia sitovia sääntöjä, jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia tai teknisiä vaatimuksia ja joita sovelletaan **rautatieyrityksiin** riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut;

Tarkistus

h) 'kansallisilla turvallisuussäännöillä' kaikkia sitovia sääntöjä, **joista jäsenvaltio on ilmoittanut ja** jotka sisältävät jäsenvaltion tasolla vahvistettuja rautateiden turvallisuusvaatimuksia, **toimintavaatimuksia** tai teknisiä vaatimuksia ja joita sovelletaan **rautatiealan toimijoihin** riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut;

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – i alakohta

Komission teksti

i) 'turvallisuusjohtamisjärjestelmällä' rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja **järjestelyjä**, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;

Tarkistus

i) 'turvallisuusjohtamisjärjestelmällä' rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja **menettelyjä**, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – k alakohta

Komission teksti

k) 'onnettomuudella' ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia; onnettomuudet jaetaan seuraaviin luokkiin: törmäykset, raiteilta suistumiset,

Tarkistus

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 ja muut;

tasoristeysonnettomuudet, liikkeessä olevasta liikkuvasta kalustosta aiheutuneet henkilöonnettomuudet, *myös henkilöille, jotka eivät kuulu matkustajien määritelmään, aiheutuneet onnettomuudet, myös ratapihoilla ja raiteiden kunnostustöiden aikana, tulipalot ja muut;*

Tarkistus 52

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – n a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

n a) käsitteellä 'kohtuudella toteuttavissa/mahdollista' minkä tahansa toiminnan yhteydessä, että toiminta ei kustannus-hyötyanalyysin perusteella aiheuta suhteettomia kustannuksia ja/tai toteutusaikaa saavutettavaan turvallisuustavoitteeseen nähden;

Tarkistus 53

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – n b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

n b) 'muilla osapuolilla' mitä tahansa osapuolia, jotka toteuttavat rautatiejärjestelmään liittyviä ulkoisia toimintoja, jotka voivat aiheuttaa riskejä, joilla on välitöntä vaikutusta toimintoihin ja joita infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten on valvottava;

Tarkistus 54

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – p a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

p a) 'rajatylittävillä rautatiejärjestelmillä' rautatiejärjestelmiä, joilla taataan liikennepalvelut rajan molemmilla puolilla sijaitsevien lähimpien kaupunkien solmukohtien välillä;

Tarkistus 55

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – s alakohta

Komission teksti

Tarkistus

s) '*haltijalla*' henkilöä tai toimijaa, joka kalustoyksikön omistajana *tai sen käyttöoikeuden omaavana käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka* on rekisteröity sellaiseksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 43 artiklassa tarkoitettuun *kansalliseen* kalustorekisteriin;

s) '*omistajalla*' henkilöä tai toimijaa, joka kalustoyksikön omistajana on rekisteröity sellaiseksi rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 43 *ja 43 a* artiklassa *tarkoitettuihin kalustorekistereihin*;

Tarkistus 56

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – u alakohta

Komission teksti

Tarkistus

u) 'kalustoyksiköllä' raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu *omilla pyörillään* raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä, *kiinteässä tai vaihtelevassa kokoonpanossa*. Kalustoyksikkö muodostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja

u) 'kalustoyksiköllä' raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu *pyörien avulla* raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä. Kalustoyksikkö muodostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä.

toiminnallisesta osajärjestelmästä.

Tarkistus 57

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – v alakohta

Komission teksti

v) 'valmistajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnitteluttaa tai valmistuttaa yhteentoimivuuden osatekijää tai osajärjestelmää ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillä;

Tarkistus

v) 'valmistajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnitteluttaa tai valmistuttaa yhteentoimivuuden osatekijää, **perusosaa** tai osajärjestelmää ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillä;

Tarkistus 58

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – x a alakohta (uusi)

Komission teksti

x a) 'purkajalla' yritystä, joka siirtää kontin vaunusta, purkaa pakatut tavarat vaunusta tai kontista taikka purkaa tavarat säiliöstä, vaunusta tai kontista;

Tarkistus

Tarkistus 59

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – y a alakohta (uusi)

Komission teksti

y a) 'oikeudenmukaisella toimintaympäristöllä' kehitettävää menettelyä, jolla henkilökuntaa kannustetaan aktiivisesti ilmoittamaan turvallisuuteen liittyvistä onnettomuuksista, vaaratilanteista ja "läheltä piti" -tilanteista niin, että

Tarkistus

henkilökunta on edelleen vastuussa tahallista rikkomuksista ja törkeästä huolimattomuudesta. Tällaisia henkilöitä ei pidä rangaista eikä syrjiä tahattomien virheiden tai tällaisten tietojen ilmoittamisen johdosta. Oikeudenmukainen toimintaympäristö tarjoaa rautatiealalle mahdollisuuden ottaa oppia onnettomuuksista, vaaratilanteista ja ”lähetä piti” -tilanteista ja parantaa siten rautateiden työntekijöiden ja matkustajien turvallisuutta;

Tarkistus 60

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – y b alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

y b) ’vastaanottajalla’ luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka määritetään sellaiseksi rahtikirjassa ja joka vastaanottaa tavarat ja rahtikirjan;

Tarkistus 61

**Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – y c alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

y c) ’liikenteenharjoittajalla’ yritystä, jonka kanssa lähettäjä tai matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai seuraavaa liikenteenharjoittajaa, joka on vastuussa kyseisen sopimuksen perusteella;

Tarkistus 62

Ehdotus direktiiviksi 4 artikla

Komission teksti

Rautatiejärjestelmän toimijoiden asema rautateiden turvallisuuden kehittämisessä ja parantamisessa

1. Jäsenvaltioiden ja viraston on varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään **yleisesti** säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon unionin lainsäädännön kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys; etusija on annettava vakavien onnettomuuksien ehkäisemiselle.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta sekä velvoitettava ne:

a) toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä,

b) soveltamaan unionin ja kansallisia sääntöjä,

c) ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Kunkin rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen on suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin, asianomaisiin työntekijöihin

Tarkistus

Rautatiejärjestelmän toimijoiden asema rautateiden turvallisuuden kehittämisessä ja parantamisessa

1. Jäsenvaltioiden ja viraston on **kunkin omalla vastuualueellaan** varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon **inhimillisten tekijöiden vaikutus**, unionin lainsäädännön **ja kansainvälisen lainsäädännön** kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys; etusija on annettava vakavien onnettomuuksien ehkäisemiselle.

Jäsenvaltioiden ja viraston on varmistettava, että rautateiden turvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi toteutettavissa toimenpiteissä otetaan huomioon tarve noudattaa järjestelmänäkökohtiin perustuvaa menettelyä.

2. Jäsenvaltioiden **ja viraston** on varmistettava, että rataverkon haltijat ja rautatieyritykset ovat vastuussa rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta sekä velvoitettava ne:

a) toteuttamaan tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä,

b) soveltamaan unionin ja kansallisia sääntöjä,

c) ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin säännösten mukaisesti.

Kunkin rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen on suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin, asianomaisiin työntekijöihin

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. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmissä on otettava huomioon myös kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit.

3. Kunkin valmistajan, huoltopalvelujen tarjoajan, haltijan, palvelun tarjoajan ja hankintayksikön on varmistettava, että sen toimittamat liikkuva kalusto, laitteisto, lisävarusteet ja materiaalit tai sen tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta rautatieyritykset ja/tai rataverkon haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluita turvallisesti.

4. Kaikkien toimijoiden, joiden asemalla on merkitystä turvallisuuden kannalta, on toteutettava tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa yhteistyössä muiden kanssa. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden lisäksi tällaisia toimijoita ovat:

a) kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavat yksiköt;

b) *lähettäjä*t, kuormaajat ja *täyttäjä*t, joilla on merkitystä turvallisen lastaamisen kannalta,

c) valmistajat, jotka ovat vastuussa turvallisten raideliikenteen kalustoyksikköjen ja kalustoyksikköjen osien, komponenttien tai osakokoonpanojen, rautateiden infrastruktuuri- ja energiaosajärjestelmien

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. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmissä on otettava huomioon myös kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit.

3. Kunkin valmistajan, huoltopalvelujen tarjoajan, haltijan, palvelun tarjoajan ja hankintayksikön on varmistettava, että sen toimittamat liikkuva kalusto, *paikat*, laitteisto, lisävarusteet ja materiaalit tai sen tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta rautatieyritykset ja/tai rataverkon haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluita turvallisesti.

4. Kaikkien toimijoiden, joiden asemalla on merkitystä turvallisuuden kannalta, on toteutettava *omilla vastualueillaan* tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa yhteistyössä muiden kanssa, *ja niiden on vastattava omien tehtäviensä hoitamisesta*. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden lisäksi tällaisia toimijoita ovat:

a) *haltijat ja haltijoiden yksiköt, jotka kaikki vastaavat* kalustoyksikköjen kunnossapidosta;

b) kuormaajat ja *purkajat*, joilla on merkitystä turvallisen lastaamisen kannalta,

c) valmistajat, jotka ovat vastuussa turvallisten raideliikenteen kalustoyksikköjen ja kalustoyksikköjen osien, komponenttien tai osakokoonpanojen, rautateiden infrastruktuuri- ja energiaosajärjestelmien

sekä ratalaitteiden ja veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien suunnittelusta ja valmistamisesta sekä kalustoyksikön alustavien kunnossapitoasiakirjojen laatimisesta.

5. Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että sen alihankkijat toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on sovellettava asetuksessa (EU) N:o 1078/2012¹⁵ säädettyjä yhteisiä omavalvontaprosesseja. Alihankkijoiden on sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen on annettava *sopimusjärjestelynsä* tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

6. Jos kuka tahansa rautatiejärjestelmän toimijoista havaitsee turvallisuusriskin, joka liittyy teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin, myös rakenteellisissa osajärjestelmissä, hänen on ilmoitettava kyseisistä riskeistä muille osapuolille, jotta nämä voivat toteuttaa tarvittavat korjaavat toimet rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti.

sekä ratalaitteiden ja veturilaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien suunnittelusta ja valmistamisesta sekä kalustoyksikön alustavien kunnossapitoasiakirjojen laatimisesta.

5. Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että sen alihankkijat toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön on sovellettava asetuksessa (EU) N:o 1078/2012¹⁵ säädettyjä yhteisiä omavalvontaprosesseja. Alihankkijoiden on sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen on annettava *sopimuksensa* tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

6. Jos kuka tahansa rautatiejärjestelmän toimijoista havaitsee *järjestelmästä johtuvan* turvallisuusriskin, joka liittyy teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin, myös rakenteellisissa osajärjestelmissä, hänen on ilmoitettava kyseisistä riskeistä muille osapuolille *ja virastolle noudattaen koko unionissa yhdenmukaistettua järjestelmää*, jotta nämä voivat toteuttaa tarvittavat korjaavat toimet rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti.

6 a) Jäsenvaltioiden, viraston ja kaikkien muiden rautatiejärjestelmän toimijoiden on luotava oikeudenmukainen toimintaympäristö, jolla varmistetaan jatkuva ilmoittaminen onnettomuuksista, vaaratilanteista ja mahdollisista turvallisuusriskeistä. Ilmoittamisen edistämiseksi jäsenvaltioiden on luotava mekanismi, joka mahdollistaa ilmoitusten tekemisen luottamuksellisesti.

7. Jos kalustoyksikköjä vaihdetaan rautatieyritysten välillä, kaikkien toimijoiden on vaihdettava kaikki tiedot, joilla on merkitystä turvallisen käytön kannalta. Tämä koskee erityisesti tietoja kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjojen osatekijöistä, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja. Tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta niiden perusteella voidaan arvioida, mitä riskejä aiheutuu siitä, jos rautatieyritys käyttää kyseistä kalustoyksikköä.

¹⁵ EUVL L 320, 17.11.2012, s. 8.

Tarkistus 63

Ehdotus direktiiviksi 5 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

7. Jos kalustoyksikköjä vaihdetaan rautatieyritysten välillä, kaikkien toimijoiden on vaihdettava kaikki tiedot, joilla on merkitystä turvallisen käytön kannalta, **käyttämällä direktiivin [yhteentoimivuusdirektiivi] 43 ja 43 a artiklassa tarkoitettuja kalustoyksikköjen rekistereitä**. Tämä koskee erityisesti tietoja kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjojen osatekijöistä, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä, **turvallisuuden kannalta kriittisiä perusosia** ja rahtikirjoja. Tietojen on oltava riittävän yksityiskohtaisia, jotta niiden perusteella voidaan arvioida, mitä riskejä aiheutuu siitä, jos rautatieyritys käyttää kyseistä kalustoyksikköä.

¹⁵ EUVL L 320, 17.11.2012, s. 8.

Tarkistus

1 a. Jäsenvaltiot tukevat virastoa sen rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla koskevassa valvontatyössä.

Tarkistus 64

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) turvallisuuden kehittämistä koskevat valvontamenetelmät kansallisella tasolla

ja unionin tasolla;

Tarkistus 65

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Komissio valtuuttaa viraston laatimaan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja uusia yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, tarkistamaan ja ajantasaistamaan kaikki uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät teknologian kehittymisen ja yhteiskunnallisten vaatimusten huomioon ottamiseksi sekä antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia.

Tarkistus

Komissio valtuuttaa viraston laatimaan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettuja uusia yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, tarkistamaan ja ajantasaistamaan kaikki uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät teknologian kehittymisen ja yhteiskunnallisten vaatimusten huomioon ottamiseksi sekä antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia ***mahdollisimman nopeasti.***

Tarkistus 66

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Suosituksia laatiessaan viraston on otettava huomioon käyttäjien ja sidosryhmien kannat. Suositukseen on sisällyttävä raportti tämän kuulemisen tuloksista sekä raportti hyväksyttävien uusien yhteisten turvallisuusmenetelmien vaikutusten arvioinnista.

Tarkistus

Suosituksia laatiessaan viraston on otettava huomioon käyttäjien, ***kansallisten turvallisuusviranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden*** sidosryhmien kannat. Suositukseen on sisällyttävä raportti tämän kuulemisen tuloksista sekä raportti hyväksyttävien uusien yhteisten turvallisuusmenetelmien vaikutusten arvioinnista.

Tarkistus 67

Ehdotus direktiiviksi 6 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä rautateiden turvallisuustason säilyttämiseksi yleisesti ja sen parantamiseksi jatkuvasti, **jos** se on kohtuudella mahdollista.

Tarkistus

3. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon niiden soveltamisesta saatu kokemus ja rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen sekä rautateiden turvallisuustason säilyttämiseksi yleisesti ja sen parantamiseksi jatkuvasti, **siinä määrin kuin** se on kohtuudella mahdollista.

Tarkistus 68

**Ehdotus direktiiviksi
6 artikla – 5 kohta**

Komission teksti

5. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin sääntöihinsä kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niiden tarkistusten perusteella tarvittavat muutokset.

Tarkistus

5. Jäsenvaltioiden on **nopeasti** tehtävä kansallisiin sääntöihinsä kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niiden tarkistusten perusteella tarvittavat muutokset.

Tarkistus 69

**Ehdotus direktiiviksi
7 artikla – 2 kohta**

Komission teksti

2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan tarkistettavat yhteiset turvallisuustavoitteet ja antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia.

Tarkistus

2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan tarkistettavat yhteiset turvallisuustavoitteet **mahdollisimman pian** ja antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia.

Tarkistus 70

**Ehdotus direktiiviksi
8 artikla**

Komission teksti

Kansalliset säännöt

1. Jäsenvaltiot saavat **vahvistaa** uusia kansallisia sääntöjä ainoastaan seuraavissa tapauksissa:

a) yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä;

b) on toteutettava kiireellisesti ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **kansallisissa säännöissä** otetaan huomioon järjestelmänäkökohdat.

2. Jos jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön uuden kansallisen säännön, sen on annettava kyseisen säännön luonnos tiedoksi virastolle ja komissiolle asetuksen (EU) N:o .../... [virastoasetus] 23 artiklan mukaisesti asianmukaisia tietoteknisiä järjestelmiä käyttäen.

Tarkistus

Kansalliset säännöt

1. Jäsenvaltiot saavat **laatia** uusia kansallisia sääntöjä **tämän direktiivin voimaantulon jälkeen** ainoastaan seuraavissa tapauksissa:

a) yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä;

b) on toteutettava kiireellisesti ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden jälkeen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **kansalliset säännöt ovat syrjimättömiä ja niissä** otetaan huomioon järjestelmänäkökohdat.

Jäsenvaltiot voivat päättää pyrkiä asianomaista turvallisuustavoitetta korkeampaan turvallisuustasoon sillä edellytyksellä, että korkeampi turvallisuustaso on täysin yhteensopiva voimassa olevan yhteisen turvallisuustavoitteen kanssa.

2. Jos jäsenvaltio aikoo ottaa käyttöön uuden kansallisen säännön, sen on annettava kyseisen säännön luonnos **nopeasti** tiedoksi virastolle ja komissiolle asetuksen (EU) N:o .../... [virastoasetus] 23 artiklan mukaisesti asianmukaisia tietoteknisiä järjestelmiä käyttäen **ja toimitettava kertomus uutta sääntöä koskevasta vaikutustenarvioinnista. Ilmoitus on tehtävä vähintään kolme kuukautta ennen säännön suunniteltua hyväksymistä, lukuun ottamatta 1 kohdan b luetelmakohdassa tarkoitettuja tapauksia.**

Kansallisen sääntöluonnoksen vastaanotettuaan virasto käynnistää koordinaatioprosessin, johon osallistuvat kaikki kansalliset turvallisuusviranomaiset ja jolla

3. Jos viraston tietoon tulee tiedoksi annettu tai tiedoksi antamatta jätetty kansallinen sääntö, joka on käynyt tarpeettomaksi tai on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien tai muun sellaisen unionin lainsäädännön kanssa, joka on hyväksytty sen jälkeen, kun kansallista sääntöä on alettu soveltaa, sovelletaan asetuksen (EU) N:o .../... [virastoasetus] 22 artiklassa vahvistettua menettelyä.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset säännöt ovat saatavissa maksutta ja kielellä, **jota kaikki osapuolet ymmärtävät.**

5. Tämän artiklan mukaisesti ilmoitettuihin kansallisiin sääntöihin ei sovelleta direktiivissä 98/34/EY säädettyä ilmoitusmenettelyä.

varmistetaan mahdollisimman korkea yhdenmukaisuuden taso kaikkialla unionissa.

Uusi kansallinen sääntö ei voi tulla voimaan tai sen voimassaolo ei voi jatkua, jos komissio vastustaa sitä viraston suosituksesta ja esittää syyt vastustukseensa.

3. Jos viraston tietoon tulee tiedoksi annettu tai tiedoksi antamatta jätetty kansallinen sääntö, joka on käynyt tarpeettomaksi tai on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien tai muun sellaisen unionin lainsäädännön kanssa, joka on hyväksytty sen jälkeen, kun kansallista sääntöä on alettu soveltaa, sovelletaan asetuksen (EU) N:o .../... [virastoasetus] 22 artiklassa vahvistettua menettelyä.

Virasto voi soveltaa tätä kohtaa asioissa, jotka koskevat turvallisuuden kannalta kriittisistä tehtävistä vastaavien rautateiden ammattilaisten koulutusta, työterveyttä ja työturvallisuutta, vain silloin, jos asianomainen kansallinen sääntö on syrjivä ja jos korkeampi turvallisuuden taso saavutetaan yhteisten turvallisuusmenetelmien tai unionin jonkin muun lainsäädännön avulla.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset säännöt, **kalustoyksikköjen ja verkon välisiä liitäntöjä koskevat säännöt mukaan luettuina**, ovat saatavissa maksutta ja **vähintään kahdella unionin virallisella** kielellä.

5. Tämän artiklan mukaisesti ilmoitettuihin kansallisiin sääntöihin ei sovelleta direktiivissä 98/34/EY säädettyä ilmoitusmenettelyä.

5 a. Virasto laatii ja julkaisee yhteiset ohjeet uusien kansallisten sääntöjen antamisesta tai olemassa olevien kansallisten sääntöjen muuttamisesta.

Tarkistus 71

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä vaatimukset, jotka on mukautettu harjoitettavan toiminnan luonteeseen, laajuuteen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka liittyvät rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuina ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon tarvittaessa sekä silloin kun se on järkevää muiden osapuolten suorittamista toimista aiheutuvat riskit.

Tarkistus

2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on täytettävä vaatimukset, jotka on mukautettu harjoitettavan toiminnan luonteeseen, laajuuteen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka liittyvät rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuina **henkilöstön asianmukainen pätevyys ja koulutus sekä** ylläpito ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon tarvittaessa sekä silloin kun se on järkevää muiden osapuolten suorittamista toimista aiheutuvat riskit. ***Tämä edellyttää vastaavasti, että rataverkon haltijoilla ja rautatieyrityksillä on oltava käytössään menettelyjä, joilla ne tunnistavat mahdolliset riskit, joita rautatiejärjestelmään liittyvistä ulkoisista toiminnoista aiheutuu ja joilla on välitöntä vaikutusta toimintaan.***

Tarkistus 72

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Komissio hyväksyy turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosat ***täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa*** tarkoitettua ***tarkastelumenettelyä*** noudattaen.

Tarkistus

Komissio hyväksyy ***delegoiduilla säädöksillä*** turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosat, ***mukaan lukien sisäisesti hyväksytyn ja julkaistun turvallisuuspolitiikan; laadulliset ja määrälliset turvallisuustavoitteet sekä menettelyt niiden saavuttamiseksi; menettelyt***

teknisten ja toiminnallisten vaatimusten täyttämiseksi; riskin arviointimenettelyt ja riskinhallintatoimenpiteiden toteutuksen; henkilökunnan koulutus- ja tiedotustoimenpiteet; menettelyt, joilla varmistetaan turvallisuuteen liittyvä tiedotus ja dokumentointi; menettelyt vaaratilanteiden ja onnettomuuksien sekä muiden turvallisuuteen liittyvien tapahtumien ilmoittamista, raportointia ja analysointia sekä ennaltaehkäisevien toimenpiteiden kehittämistä varten; viranomaisten hyväksymiä valmiussuunnitelmia koskevat määräykset; sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmän sisäistä tarkastusta koskevat määräykset. Delegoidut säädökset hyväksytään 26 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Tarkistus 73

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Rautateiden henkilökunnan osalta turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä toimia henkilökunnan koulutusohjelmien tarjoamiseksi ja järjestelmiä, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen.

Tarkistus 74

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 2 b kohta (uusi)

2 b. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä 3 artiklassa määriteltyä oikeudenmukaista toimintaympäristöä koskevia säännöksiä.

Tarkistus 75

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 3 kohta

3. Rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset verkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten sääntöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on kehitettävä rataverkon haltijan ja kaikkien kyseisen haltijan infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi.

3. Rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset verkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten sääntöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti. Turvallisuusjohtamisjärjestelmää on kehitettävä rataverkon haltijan ja kaikkien kyseisen haltijan infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi **samoin kuin niiden yhteensovittamiseksi hätäpalvelujen kanssa, jotta taataan pelastuspalvelujen nopea toiminta, sekä muunlaisten hätätilanteeseen mahdollisesti osallistuvien osapuolien kanssa. Rajatylittävissä rataverkoissa ja erityisesti rajatylittävissä tunneleissa kehitetään ja parannetaan erityisiä turvallisuudenhallintajärjestelmiä, jotta voidaan varmistaa toimivaltaisten pelastuspalvelujen tarvittava koordinaointi ja valmius rajan molemmilla puolilla.**

Tarkistus 76

Ehdotus direktiiviksi 9 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Rataverkon haltijoiden on myös laadittava koordinoitijärjestelmä niiden naapurivaltioiden rataverkon haltijoiden kanssa, joihin verkko on yhteydessä. Tähän järjestelmään on sisällyttävä tiedotusmekanismeja rataverkossa tapahtuvien vaaratilanteiden tai onnettomuuksien tai rajatylittävää liikennettä mahdollisesti häiritsevien myöhästymisten varalta sekä yhteistyömenettelyjä molempien rataverkkojen välisen liikenteen palauttamiseksi siten, että rataverkon turvallisuus on koko ajan taattu. Molempien valtioiden rataverkkojen haltijat ilmoittavat liikenteenharjoittajille, asianomaisille osapuolille ja kansallisille viranomaisille kaikki tiedot, jotka voivat vaikuttaa kyseisten valtioiden väliseen liikenteeseen.

Tarkistus 77

Ehdotus direktiiviksi 10 artikla

Komission teksti

Tarkistus

Yhteinen turvallisuustodistus

1. Infrastruktuurin käyttöoikeuden saa myöntää ainoastaan rautatieyrityksille, joilla on yhteinen turvallisuustodistus.
2. Yhteisen turvallisuustodistuksen myöntää virasto, kun on osoitettu, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän 9 artiklan mukaisesti ja täyttää YTE:issä **ja** muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädetyt

Yhteinen turvallisuustodistus

1. Infrastruktuurin käyttöoikeuden saa myöntää ainoastaan rautatieyrityksille, joilla on yhteinen turvallisuustodistus.
2. Yhteisen turvallisuustodistuksen myöntää virasto **2 a kohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta**, kun on osoitettu, että rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän 9 artiklan mukaisesti ja täyttää YTE:issä,

vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi turvallisesti verkossa.

muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä **sekä rautatieyrityksen tarjoamaan palveluun liittyvissä erityisissä toimintasäännöissä** säädetty vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi turvallisesti verkossa.

2 a. Pelkästään erillisessä verkossa toimivien rautatieyritysten turvallisuustodistukset voi myöntää myös sellaisten jäsenvaltioiden kansallinen turvallisuusviranomainen, joissa tällainen verkko on. Tällöin hakija voi esittää hakemuksensa valintansa mukaan joko virastolle tai asianomaisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisille.

Jäljempänä 30 artiklassa tarkoitetun siirtymäajan aikana sellaisten jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten, joissa on erillinen verkko, on laadittava turvallisuustodistusta koskevia yhteisiä menettelyjä ja varmistettava antamiensa turvallisuustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen. Jos kansallisten turvallisuusviranomaisten päätökset ovat ristiriitaisia tai jos vastavuoroisesti hyväksyttävää päätöstä ei ole, virasto tekee päätöksen asetuksen XXXX [virastoasetus] 12 artiklan mukaisesti.

Jos kansalliset turvallisuusviranomaiset eivät ole 30 artiklassa tarkoitetun määräajan päättymiseen mennessä määrittäneet menettelyjä, jotka koskevat yhteisiä menettelyjä ja turvallisuustodistusten vastavuoroista tunnustamista, tässä artiklassa tarkoitetut luvat voi myöntää vain virasto.

Jos yhteisiä lupamenettelyjä ja turvallisuustodistusten vastavuoroista tunnustamista koskevat menettelyt määritetään 30 artiklassa tarkoitetun määräajan loppuun mennessä, sellaisten jäsenvaltioiden kansalliset turvallisuusviranomaiset, joissa on erillisiä verkkoja, voivat edelleenkin myöntää turvallisuustodistuksia, ja hakija

voi hakea turvallisuustodistusta virastolta tai toimivaltaisilta kansallisilta turvallisuusviranomaisilta 30 artiklassa tarkoitetun määräajan päätyttyä.

Komissio esittää kymmenen vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kehityksestä kohti erillisiä rautatieverkkoja koskevia yhteisiä menettelyjä ja turvallisuustodistusten vastavuoroista tunnustamista, ja se esittää tarvittaessa asianmukaisia lainsäädäntöehdotuksia.

3. Yhteisessä turvallisuustodistuksessa on täsmennettävä sen kohteena olevan rautatieliikenteen laji ja *laajuus*. Todistus on voimassa *vastaavan liikenteen osalta* kaikkialla unionissa.

4. *Kolme kuukautta* ennen uuden palvelun aloittamista rautatieyrityksen on *annettava asianomaiselle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tiedoksi asiakirjat*, joilla osoitetaan, että:

a) rautatieyritys noudattaa liikennöintisääntöjä, mukaan luettuina kansalliset säännöt, jotka on annettu saataville 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti, ja arvioi toimintansa turvallisuuden, ottaen huomioon komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009/16 säädetyt vaatimukset, sekä varmistaa hallitsevansa kaikkia riskejä turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja toteuttavansa kaikki turvallisen toiminnan edellyttämät järjestelyt;

b) rautatieyritys on toteuttanut tarvittavat järjestelyt tehdäkseen yhteistyötä ja sovittaakseen toimintansa yhteen niiden rataverkkojen haltijoiden kanssa, joissa se aikoo liikennöidä;

3. Yhteisessä turvallisuustodistuksessa on täsmennettävä sen kohteena olevan rautatieliikenteen laji, *laajuus* ja *toiminta-alue*. Todistus on voimassa *ja se tunnustetaan* kaikkialla unionissa *tai osassa unionia viraston määrittelemien edellytysten mukaisesti*.

4. Ennen *sellaisen* uuden palvelun *toiminnan* aloittamista, *joka ei kuulu yhteisen sen yhteisen turvallisuustodistuksen alaisuuteen*, rautatieyrityksen on *esitettävä virastolle tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansallisille turvallisuusviranomaisille tarvittavat lisäasiakirjat*, joilla osoitetaan, että:

a) rautatieyritys noudattaa liikennöintisääntöjä, mukaan luettuina kansalliset säännöt, jotka on annettu saataville 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti, ja arvioi toimintansa turvallisuuden, ottaen huomioon komission asetuksessa (EY) N:o 352/2009/16 säädetyt vaatimukset, sekä varmistaa hallitsevansa kaikkia riskejä turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja toteuttavansa kaikki turvallisen toiminnan edellyttämät järjestelyt;

b) rautatieyritys on toteuttanut tarvittavat järjestelyt tehdäkseen yhteistyötä ja sovittaakseen toimintansa yhteen niiden rataverkkojen haltijoiden kanssa, joissa se aikoo liikennöidä;

c) rautatieyrittäjä on toteuttanut tarvittavat toimet turvatakseen liikennepalvelun turvallisuuden;

d) rautatieyrittäjällä on neuvoston direktiivin 95/18/EY¹⁷ mukaisesti annettu **toimilupa**;

e) suunnitellun toiminnan laji ja **laajuus** vastaavat sen yhteisessä turvallisuustodistuksessa ilmoitettua.

Jos kansallisella turvallisuusviranomaisella on yhden tai useamman edellytyksen täyttymiseen liittyvä epäilyjä, sen on pyydettävä rautatieyrittäjältä lisätietoja. **Tietopyyntö ei saa kuitenkaan lykätä tai viivästyttää toiminnan aloittamista.** Jos kansallinen turvallisuusviranomainen havaitsee todisteita siitä, että yksi tai useampi edellytys ei täyty, sen on saatettava asia viraston käsiteltäväksi, ja viraston on toteutettava aiheelliset toimenpiteet, joihin voi sisältyä myös todistuksen peruuttaminen.

5. Yhteinen 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.

Yhteisen turvallisuustodistuksen haltijan on viipymättä ilmoitettava virastolle kaikista **yhteisen** turvallisuustodistuksen edellytysten merkittävistä muutoksista. Sen on lisäksi ilmoitettava virastolle aina, kun otetaan käyttöön uusia henkilöstöryhmiä tai uusia liikkuvan kaluston lajeja.

d) rautatieyrittäjällä on neuvoston direktiivin 95/18/EY¹⁷ mukaisesti annettu **toimilupa**;

e) suunnitellun toiminnan laji, **laajuus** ja **ala** vastaavat sen yhteisessä turvallisuustodistuksessa ilmoitettua.

Jos **virastolla tai 2 a tarkoitetuissa tapauksissa toimivaltaisella** kansallisella turvallisuusviranomaisella on yhden tai useamman edellytyksen täyttymiseen liittyvä epäilyjä, sen on pyydettävä rautatieyrittäjältä lisätietoja **11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja aikarajoja noudattaen.** Jos **virasto tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa** kansallinen turvallisuusviranomainen havaitsee todisteita siitä, että yksi tai useampi edellytys ei täyty, sen on saatettava asia viraston käsiteltäväksi, ja viraston on toteutettava aiheelliset toimenpiteet, joihin voi sisältyä myös todistuksen **muuttaminen, sen soveltamisen keskeyttäminen tai sen** peruuttaminen.

5. Yhteinen turvallisuustodistus on rautatieyrittäjän hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle **ennen kuin toiminnan lajia, laajuutta tai aluetta muutetaan** olennaisesti.

Yhteisen turvallisuustodistuksen haltijan on viipymättä ilmoitettava virastolle **tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansalliselle turvallisuusviranomaiselle** kaikista turvallisuustodistuksen edellytysten merkittävistä muutoksista. Sen on lisäksi ilmoitettava virastolle **tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansalliselle turvallisuusviranomaiselle** aina, kun otetaan käyttöön uusia **turvallisuuden kannalta kriittisiä** henkilöstöryhmiä tai uusia liikkuvan kaluston lajeja. **Tällöin on samoin noudatettava 11 kohdan 1 alakohdassa**

Virasto voi vaatia yhteisen turvallisuustodistuksen tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti

6. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että yhteisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä todistuksen antamisen edellytyksiä, sen on pyydettävä virastoa peruuttamaan todistus. Virasto voi peruuttaa yhteisen turvallisuustodistuksen; tällöin sen on perusteltava päätöksensä. Viraston on ilmoitettava asiasta viipymättä kaikkien niiden verkkojen kansallisille turvallisuusviranomaisille, joissa kyseinen rautatieyrittäjä liikennöi.

7. Viraston on kuukauden kuluessa ilmoitettava kansallisille turvallisuusviranomaisille yhteisen turvallisuustodistuksen antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrityksen nimi ja osoite, todistuksen antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuustodistus peruutetaan, päätöksensä perustelut.

8. Virasto seuraa jatkuvasti yhteisten turvallisuustodistusten myöntämiseen ja kansallisten turvallisuusviranomaisten harjoittamaan valvontaan liittyvien toimenpiteiden tehokkuutta ja antaa tarvittaessa komissiolle suosituksia tilanteen parantamiseksi. Näihin voi sisältyä suositus uudeksi yhteiseksi turvallisuusmenetelmäksi, joka kattaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaisen prosessin, joka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla siten kuin 6 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetaan.

kohdassa esitettyjä aikarajoja.

Virasto voi vaatia yhteisen turvallisuustodistuksen tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti

6. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että yhteisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä todistuksen antamisen edellytyksiä, sen on pyydettävä virastoa peruuttamaan todistus. Virasto ***tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansallinen turvallisuusviranomainen*** voi peruuttaa yhteisen turvallisuustodistuksen; tällöin sen on perusteltava päätöksensä. Viraston ***tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansallisten turvallisuusviranomaisen*** on ilmoitettava asiasta viipymättä kaikkien niiden verkkojen kansallisille turvallisuusviranomaisille, joissa kyseinen rautatieyrittäjä liikennöi.

7. Viraston ***tai 2 a kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kansallisen turvallisuusviranomaisen*** on kuukauden kuluessa ilmoitettava kansallisille turvallisuusviranomaisille yhteisen turvallisuustodistuksen antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrityksen nimi ja osoite, todistuksen antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuustodistus peruutetaan, päätöksensä perustelut.

8. Virasto seuraa jatkuvasti yhteisten turvallisuustodistusten myöntämiseen ja kansallisten turvallisuusviranomaisten harjoittamaan valvontaan liittyvien toimenpiteiden tehokkuutta ja antaa tarvittaessa komissiolle suosituksia tilanteen parantamiseksi. Näihin voi sisältyä suositus uudeksi yhteiseksi turvallisuusmenetelmäksi, joka kattaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaisen prosessin, joka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla siten kuin 6 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetaan.

8 a. Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voi valittaa itseään koskevasta päätöksestä, joka virasto on antanut asetuksen ... [virastoasetus] 12, 16, 17 ja 18 artiklan mukaisesti, tai siitä, ettei virasto ole vastannut asetettujen aikarajojen puitteissa. Näitä oikeuksia sovelletaan myös elimiin, jotka edustavat asetuksen ... [virastoasetus] 34 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja henkilöitä ja joilla on niiden perussäännön mukaisesti asianmukainen toimivalta.

¹⁶ EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4.

¹⁷ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

¹⁶ EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4.

¹⁷ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70.

Tarkistus 78

Ehdotus direktiiviksi 11 artikla

Komission teksti

Yhteisten turvallisuustodistusten hakeminen

1. Yhteisten turvallisuustodistusten hakemukset toimitetaan virastolle. Viraston on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttämättä ja joka tapauksessa viimeistään **neljän** kuukauden kuluttua **kaikkien vaadittujen tietojen ja viraston mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta**. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava **viipymättä**.

Tarkistus

Yhteisten turvallisuustodistusten hakeminen

1. Yhteisten turvallisuustodistusten hakemukset toimitetaan virastolle. Viraston on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttämättä ja joka tapauksessa viimeistään **kolmen** kuukauden kuluttua **hakemuksen vastaanottamisesta**. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava **viraston vahvistaman kohtuullisen ajan kuluessa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei virasto poikkeusoloissa anna lupaa ajan pidentämiseen**. **Kielteiset päätökset on perusteltava asianmukaisesti**.

Jos hakemus koskee toiminnan laajentamista uuteen jäsenvaltioon, viraston on samoin tehtävä päätöksensä kolmen kuukauden kuluessa hakemuksen

2. Viraston on annettava yksityiskohtaista opastusta yhteisen turvallisuustodistuksen hakemisesta. Sen on laadittava luettelo kaikista 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi vahvistetuista vaatimuksista ja julkaistava kaikki asian kannalta merkitykselliset asiakirjat.

3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa esitetään ja selvitetään yhteisten turvallisuustodistusten vaatimukset sekä luetellaan toimitettavat asiakirjat, on annettava hakijoiden saataville maksutta. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä viraston kanssa yhteistyötä näiden tietojen jakamiseksi.

vastaanottamisesta.

2. Viraston on annettava yksityiskohtaista opastusta yhteisen turvallisuustodistuksen hakemisesta. Sen on laadittava luettelo kaikista 10 artiklan 2 kohdan soveltamiseksi vahvistetuista vaatimuksista ja julkaistava kaikki asian kannalta merkitykselliset asiakirjat.

3. Hakuohjeet sisältävä asiakirja, jossa esitetään ja selvitetään yhteisten turvallisuustodistusten vaatimukset sekä luetellaan toimitettavat asiakirjat, on annettava hakijoiden saataville maksutta **ja kaikilla unionin virallisilla kielillä.** Kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä viraston kanssa yhteistyötä näiden tietojen jakamiseksi.

Tarkistus 79

Ehdotus direktiiviksi 12 artikla

Komission teksti

Rataverkon haltijoiden turvallisuuslupa

1. Saadakseen hallita ja käyttää rautatieinfrastruktuuria rataverkon haltijan on saatava turvallisuuslupa sijoittautumisjäsenvaltionsa kansalliselta turvallisuusviranomaiselta.

Turvallisuusluvassa on seuraavat osat: lupa, jolla hyväksytään rataverkon haltijan 9 artiklassa säädetty turvallisuusjohtamisjärjestelmä, johon on sisällyttävä menettelyt ja säännökset rautatieinfrastruktuurin turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, mukaan luettuna tarvittaessa liikenteenhallinta- ja

Tarkistus

Rataverkon haltijoiden turvallisuuslupa

1. Saadakseen hallita ja käyttää rautatieinfrastruktuuria rataverkon haltijan on saatava turvallisuuslupa sijoittautumisjäsenvaltionsa kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. ***Virasto vastaa tässä artiklassa säädettyistä toimista sellaisten rajat ylittävien infrastruktuurien tapauksessa, joilla on yksi rataverkon haltija.***

Turvallisuuslupa on sisällyttävä lupa, jolla hyväksytään ***vahvistetaan*** rataverkon haltijan 9 artiklassa säädetty turvallisuusjohtamisjärjestelmä, johon on sisällyttävä menettelyt ja säännökset rautatieinfrastruktuurin turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, mukaan luettuna tarvittaessa liikenteenhallinta- ja

merkinantojärjestelmän kunnossapito ja käyttö, edellyttämien vaatimusten täyttämiseksi.

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

Kansallinen turvallisuusviranomaisen voi vaatia turvallisuusluvan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos kansallinen turvallisuusviranomaisen toteaa, että luvan saanut rataverkon haltija ei enää täytä turvallisuusluvan ehtoja, sen on peruutettava lupa ja perusteltava päätöksensä.

3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttelämättä ja joka tapauksessa viimeistään **neljän** kuukauden kuluttua **kaikkien vaadittujen tietojen ja** kansallisen turvallisuusviranomaisen **mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta.**

merkinantojärjestelmän kunnossapito ja käyttö, edellyttämien vaatimusten täyttämiseksi, **sekä menettelyt vakavan onnettomuuden varalta avun takaamiseksi ja rataverkon turvallisuuden palauttamiseksi.**

2. Turvallisuuslupa on rataverkon haltijan hakemuksesta uusittava viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle aina, kun infrastruktuuria, merkinanto- tai sähkönsyöttöjärjestelmää tai infrastruktuurin käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti. Turvallisuusluvan haltijan on **nopeasti** ilmoitettava kaikista tällaisista muutoksista kansalliselle turvallisuusviranomaiselle **ja virastolle.**

Kansallinen turvallisuusviranomaisen **tai 1 kohdassa tarkoitettujen rajat ylittävän infrastruktuurin tapauksessa virasto** voi vaatia turvallisuusluvan tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

Jos kansallinen turvallisuusviranomaisen **tai 1 kohdassa tarkoitettujen rajat ylittävien infrastruktuurien tapauksessa virasto** toteaa, että luvan saanut rataverkon haltija ei enää täytä turvallisuusluvan ehtoja, sen on peruutettava lupa ja perusteltava päätöksensä.

3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttelämättä ja joka tapauksessa viimeistään **kolmen** kuukauden kuluttua **hakemuksen vastaanottamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava kansallisen turvallisuusviranomaisen tai viraston vahvistaman kohtuullisen ajan kuluessa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei kansallinen turvallisuusviranomaisen tai virasto poikkeusoloissa anna lupaa ajan pidentämiseen. Kielteiset päätökset on perusteltava asianmukaisesti.**

Hakemusohjeet, joissa kuvaillaan ja selitetään turvallisuuslupien saamista koskevia vaatimuksia ja luetellaan vaadittavat asiakirjat, on asetettava saataville.

4. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava rataverkon haltijan nimi ja osoite, turvallisuusluvan antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuuslupa peruutetaan, perusteltava päätöksensä.

4. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava rataverkon haltijan nimi ja osoite, turvallisuusluvan antamispäivä, soveltamisala ja voimassaolo sekä, jos turvallisuuslupa peruutetaan, perusteltava päätöksensä.

Tarkistus 80

Ehdotus direktiiviksi 13 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Koulutusta on annettava reittitiedoista, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, merkinanto-, ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

Tarkistus

Koulutusta on annettava reittitiedoista, ***vammaisten henkilöiden avustamisesta***, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, merkinanto-, ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

Tarkistus 81

Ehdotus direktiiviksi 13 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta.

Tarkistus

4. Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä, ***myös junissa työskentelevän henkilöstön***, koulutus- ja pätevyystasosta.

Tarkistus 82

Ehdotus direktiiviksi 14 artikla

Komission teksti

Kalustoyksikköjen kunnossapito

1. Kullakin kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä verkossa sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, ja tämän yksikön on oltava rekisteröity ***kansalliseen kalustorekisteriin*** rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 43 artiklan mukaisesti.
2. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voi olla rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija.
3. Yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyrittäjien ja rataverkon haltijoiden vastuuta junan turvallisesta liikennöinnistä. Tämän vuoksi kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa seuraavien mukaisesti:
 - a) kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirja;
 - b) voimassa olevat vaatimukset, mukaan luettuina kunnossapitosäännöt ja YTE:n vaatimukset.Kunnossapidosta vastaavan yksikön on tehtävä kunnossapitotyöt itse tai teetettävä ne toimeksisaaneilla kunnossapitokonepajoilla.
4. Tavaravaunujen osalta kullakin kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on oltava sertifiointi, jonka on

Tarkistus

Kalustoyksikköjen kunnossapito

1. Kullakin kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttöönottoa tai käyttämistä verkossa sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, ja tämän yksikön on oltava rekisteröity ***kalustorekistereihin*** rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 43 ***ja 43 a*** artiklan mukaisesti.
2. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voi olla rautatieyrittäjä, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija.
3. Yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyrittäjien ja rataverkon haltijoiden vastuuta junan turvallisesta liikennöinnistä. Tämän vuoksi kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa seuraavien mukaisesti:
 - a) kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirja;
 - b) voimassa olevat vaatimukset, mukaan luettuina kunnossapitosäännöt ja YTE:n vaatimukset.Kunnossapidosta vastaavan yksikön on tehtävä kunnossapitotyöt itse tai teetettävä ne toimeksisaaneilla kunnossapitokonepajoilla.
4. Tavaravaunujen osalta kullakin kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on oltava sertifiointi, jonka on

myöntänyt komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 19 mukaisesti valtuutettu tai hyväksytty elin tai kansallinen turvallisuusviranomaisen.

Hyväksymismenettelyn on perustuttava riippumattomuuteen, pätevyYTEEN ja puolueettomuuteen.

Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rataverkon haltija, asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen on valvottava asetuksen (EU) N:o 445/2011 vaatimusten noudattamista 12 artiklassa tarkoitettujen menettelyjen yhteydessä ja tämä on vahvistettava näissä menettelyissä eritellyissä todistuksissa.

5. Edellä olevan 4 kohdan mukaisesti annettujen todistusten on oltava voimassa koko unionissa.

myöntänyt komission asetuksen (EU) N:o 445/2011 19 mukaisesti valtuutettu tai hyväksytty elin tai kansallinen turvallisuusviranomaisen.

Hyväksymismenettelyn on perustuttava riippumattomuuteen, pätevyYTEEN ja puolueettomuuteen.

Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rataverkon haltija, asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen on valvottava asetuksen (EU) N:o 445/2011 vaatimusten noudattamista **tämän direktiivin** 12 artiklassa tarkoitettujen menettelyjen yhteydessä ja tämä on vahvistettava näissä menettelyissä eritellyissä todistuksissa.

5. Edellä olevan 4 kohdan mukaisesti annettujen todistusten on oltava voimassa **ja ne on tunnustettava automaattisesti** koko unionissa.

Virasto perustaa ja julkaisee sekä sen jälkeen saattaa viipymättä ajan tasalle rekisterin kunnossapidosta vastaavista yksiköistä, joilla on todistus. Se liitetään kansallisiin kalustorekistereihin tai kalustorekisteriin direktiivin ... [yhteentoimivuusdirektiivi] 43 artiklan 1 ja 4 kohdan ja 43 a artiklan mukaisesti.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla se hyväksyy yhteisiä eritelmiä, jotka koskevat rekisterin sisältöä, tietomuotoa, toiminnallista ja teknistä rakennetta ja toimintatapaa sekä tietojen tallentamiseen ja käyttöön sovellettavia sääntöjä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5 a. Laatiessaan tai muuttaessaan yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä virasto yhdenmukaistaa kunnossapidon vähimmäisvaatimuksia koskevat säännöt, jotta koko rautatiejärjestelmän turvallisuus voidaan taata. Tätä varten se ottaa huomioon eri parametrit (käyttö, ikä, materiaalit, kilometrimäärä, ilmasto-olosuhteet, rautatietyyppi jne.), jotka

6. Virasto arvioi **31 päivään toukokuuta 2014 mennessä** tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän, **tarkastelee mahdollisuutta ulottaa se koskemaan kaikkia kalustoyksiköjä** sekä antaa asiasta kertomuksen komissiolle.

7. Komissio hyväksyy **täytäntöönpanosäädöksillä** kaikkien kalustoyksikköjen osalta kunnossapidosta vastaavan yksikön yhteiset sertifiointiedellytykset **viimeistään 24 päivänä joulukuuta 2016**.

Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Asetuksella (EU) N:o 445/2011 hyväksytyn tavaravaunuihin sovellettavan sertifiointijärjestelmän soveltamista jatketaan siihen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen **täytäntöönpanosäädösten** antamiseen asti.

¹⁹ EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22.

vaikuttavat materiaalin kulumiseen. Yritykset voivat edelleen käyttää omaa kunnossapitojärjestelmäänsä edellyttäen, että virasto katsoo järjestelmän mahdollistavan vastaavan tai korkeamman turvallisuuden tason.

6. Virasto arvioi **viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta** tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän sekä antaa asiasta kertomuksen komissiolle. **Kertomukseen on sisällyttävä suositus siitä, olisiko sertifiointijärjestelmää laajennettava muuntyyppiin kalustoyksiköihin. Tämän jälkeen komissio toteuttaa asianmukaiset toimet suosituksen perusteella.**

6 a. Virasto määrittää viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta rautateiden turvallisuuden kannalta kriittiset osat ja kehittää järjestelmän näiden perusosien jäljittämistä varten.

7. Komissio hyväksyy **viraston suosituksen perusteella ja viimeistään 36 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta delegoiduilla säädöksillä 26 artiklan mukaisesti** kaikkien kalustoyksikköjen osalta kunnossapidosta vastaavan yksikön yhteiset sertifiointiedellytykset.

Asetuksella (EU) N:o 445/2011 hyväksytyn tavaravaunuihin sovellettavan sertifiointijärjestelmän soveltamista jatketaan siihen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen **delegoitujen säädösten** antamiseen asti.

¹⁹ EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22.

Tarkistus 83

Ehdotus direktiiviksi 16 artikla

Komission teksti

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomaisen. Tämän viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijasta, hakijoista **ja** hankintayksiköistä.

2. Kansallisella turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:

a) rautatiejärjestelmän muodostavien energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmien käyttöönottoluvan myöntäminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti;

b) sen **valvominen**, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] [x] artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;

Tarkistus

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomaisen. **Jäsenvaltiot voivat myös päättää perustaa yhdessä alueillaan toimivaltaisen turvallisuusviranomaisen.** Tämän viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijasta, hakijoista **tai** hankintayksiköistä. **Viranomaisella on oltava tarvittava asiantuntemus ja tarvittavat henkilöresurssit tehtäviensä hoitamiseksi. Se voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö, jos se täyttää tässä kohdassa säädetyt riippumattomuutta koskevat vaatimukset.**

2. Kansallisella turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:

a) rautatiejärjestelmän muodostavien energia- ja infrastruktuuriasajärjestelmien käyttöönottoluvan myöntäminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin XX 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti, **poikkeuksena rajat ylittävät infrastruktuurit, joilla on yksi rataverkon haltija ja joiden osalta virasto vastaa tässä alakohdassa tarkoitetuista tehtävistä;**

b) sen **varmistaminen**, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] [x] artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;

c) *eurooppalaisen* kalustoyksikkönumeron antaminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] 42 artiklan mukaisesti;

d) viraston tukeminen sen pyynnöstä 10 artiklan mukaisesti myönnettävien yhteisten turvallisuustodistusten antamisessa, uusimisessa, muuttamisessa ja peruuttamisessa sekä sen tarkistamisessa, että kyseisissä todistuksissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rautatieyritykset noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

e) 12 artiklan mukaisesti myönnettävien turvallisuuslupien antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen ja sen tarkistaminen, että kyseisissä luvissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rataverkon haltijat noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

f) turvallisuuden sääntelykehyksen, kansallisten turvallisuussäntöjen järjestelmä mukaan luettuina, seuranta, edistäminen ja tarvittaessa soveltamisen valvonta ja ajantasaistaminen;

g) rautatieyritysten valvonta asetuksen (EU) N:o 1158/201020 liitteen IV ja asetuksen (EU) N:o 1077/201221 mukaisesti;

h) sen *valvonta*, että kalustoyksiköt rekisteröidään asianmukaisesti kansalliseen kalustorekisteriin ja että *rekisteriin* sisältyvät turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmälliset ja ajan tasalla.

c) *kansallisen* kalustoyksikkönumeron antaminen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin [XX] 20 a ja 43 artiklan mukaisesti;

d) viraston tukeminen sen pyynnöstä *ja asetuksessa (EU) N:o .../... [Euroopan rautatievirastoa koskeva asetus] tarkoitettujen sopimusten perusteella* 10 artiklan mukaisesti myönnettävien yhteisten turvallisuustodistusten antamisessa, uusimisessa, muuttamisessa ja peruuttamisessa sekä sen tarkistamisessa, että kyseisissä todistuksissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rautatieyritykset noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

e) 12 artiklan mukaisesti myönnettävien turvallisuuslupien antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen ja sen tarkistaminen, että kyseisissä luvissa asetettuja ehtoja ja vaatimuksia noudatetaan ja että rataverkon haltijat noudattavat toiminnassaan unionin tai kansallisen lainsäädännön vaatimuksia;

f) turvallisuuden sääntelykehyksen, kansallisten turvallisuussäntöjen järjestelmä mukaan luettuina, seuranta, edistäminen ja tarvittaessa soveltamisen valvonta ja ajantasaistaminen;

g) rautatieyritysten valvonta asetuksen (EU) N:o 1158/201020 liitteen IV ja asetuksen (EU) N:o 1077/201221 mukaisesti;

h) sen *varmistaminen*, että kalustoyksiköt rekisteröidään asianmukaisesti *eurooppalaiseen ja* kansalliseen kalustorekisteriin ja että *rekistereihin* sisältyvät turvallisuuteen liittyvät tiedot ovat täsmälliset ja ajan tasalla;

h a) sen seuraaminen, että veturinkuljettajien työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevia sääntöjä noudatetaan rautatieyrityksissä ja rautateillä;

h b) tavaravaunujen ja muun liikkuvan kaluston turvallista kunnossapitoa ja käyttöä koskevien sovellettavien sääntöjen noudattamisen valvonta;

h c) kaikille rautatiejärjestelmän toimijoille pakollisen, yksityiskohtaiset toimenpiteet vakavan onnettomuuden tai hätätilanteen sattuessa sisältävän rautatieverkon yleisen hätäsuunnitelman laatiminen ja toimittaminen virastolle. Tämän suunnitelman on sisällettävä

i) mekanismit ja menettelyt, joilla taataan tehokas viestintä osallistuvien toimijoiden, lähinnä rataverkkojen haltijoiden ja rautatieliikenteen harjoittajien sekä pelastuspalvelujen välillä;

i i) koordinointimekanismit naapurivaltioiden kansallisten viranomaisten kanssa;

i i i) viestintäkanavat uhrien omaisiin vakavan onnettomuuden sattuessa, jotta tilanteeseen vastaa eri tehtäviin harjoitettu ja koulutettu henkilöstö;

i v) uhreille onnettomuuden jälkeen annettavaa apua koskeva järjestelmä, joka opastaa heitä unionin lainsäädännön ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007^{21a} mukaisissa valitusmenettelyissä, tämän rajoittamatta rautatieliikenteen harjoittajien velvollisuuksien soveltamista. Tämä apu sisältää onnettomuuden uhreille ja heidän omaisilleen annettavan psykologisen avun.

Komissio laatii pikaisesti 27 artiklassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä toimenpiteitä, joilla pyritään yhdenmukaistamaan hätäsuunnitelmien sisältö ja muoto. Virasto auttaa ja valvoo kansallisia turvallisuusviranomaisia kyseisten suunnitelmien laatimisessa kiinnittäen erityistä huomiota rautatieonnettomuuksiin, jotka vaikuttavat kahteen tai useampaan

3. Sen jäsenvaltion kansallisen turvallisuusviranomaisen, jossa rautatieyritys harjoittaa liikennettä, on toteutettava tarvittavat järjestelyt koordinoidakseen toimiaan viraston ja muiden turvallisuusviranomaisten kanssa kaikkien tiettyä rautatieyritystä koskevien keskeisten tietojen jakamiseksi, myös tunnettujen riskien ja turvallisuuden suoritustason osalta. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on lisäksi jaettava tietoja niiden muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, joita asia koskee, jos se toteaa, että rautatieyritys ei toteuta tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä.

Sen on ilmoitettava virastolle kaikki valvottavana olevan rautatieyrityksen turvallisuustasoon liittyvät epäilyksenaiheet. Viraston on toteutettava 10 artiklan 6 kohdassa säädetyt aiheelliset toimet.

4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei saa siirtää tai antaa toimeksi rataverkon haltijalle, rautatieyritykselle tai hankintayksikölle.

²⁰ EUVL L 326, **10.12.2010**, s. 11.

²¹ EUVL L 320, 17.11.2012, s. 3.

kansalliseen rataverkkoon.

3. Sen jäsenvaltion kansallisen turvallisuusviranomaisen, jossa rautatieyritys harjoittaa liikennettä, on toteutettava tarvittavat järjestelyt koordinoidakseen toimiaan viraston ja muiden turvallisuusviranomaisten kanssa kaikkien tiettyä rautatieyritystä koskevien keskeisten tietojen jakamiseksi, myös tunnettujen riskien ja turvallisuuden suoritustason osalta. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on lisäksi jaettava tietoja niiden muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, joita asia koskee, jos se toteaa, että rautatieyritys ei toteuta tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä.

Sen on ilmoitettava virastolle kaikki valvottavana olevan rautatieyrityksen turvallisuustasoon liittyvät epäilyksenaiheet. Viraston on toteutettava 10 artiklan 6 kohdassa säädetyt aiheelliset toimet.

4. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä ei saa siirtää tai antaa toimeksi rataverkon haltijalle, rautatieyritykselle tai hankintayksikölle.

4 a. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on perustettava viraston avulla mekanismeja hyviä ja parhaita käytäntöjä koskevien esimerkkien vaihtamista varten.

5 a. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat vapaaehtoisesti pyytää virastoa tarkastamaan työnsä. Virasto voi tarkastaa kansallisia turvallisuusviranomaisia myös omasta aloitteestaan.

²⁰ EUVL L 326, **10.12 2010**, s. 11.

²¹ EUVL L 320, 17.11.2012, s. 3.

^{21a} ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,***

Tarkistus 84

Ehdotus direktiiviksi 17 artikla

Komission teksti

Päätöksentekoperiaatteet

1. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on suoritettava tehtävänsä avoimesti ja ketään syrjimättä. Niiden on erityisesti kuultava kaikkia osapuolia ja perusteltava päätöksensä.

Niiden on käsiteltävä pyynnöt ja hakemukset viipymättä **sekä toimitettava tietoja koskevat pyyntönsä viipymättä sekä tehtävä kaikki päätöksensä neljän kuukauden kuluessa kaikkien vaadittavien tietojen toimittamisen jälkeen. Ne voivat 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää rataverkon haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.**

Ne voivat 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää rataverkon haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehyksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia henkilöitä ja osapuolia, mukaan lukien rataverkon haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat.

2. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on voitava

Tarkistus

Päätöksentekoperiaatteet

1. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on suoritettava tehtävänsä avoimesti ja ketään syrjimättä. Niiden on erityisesti kuultava kaikkia osapuolia ja perusteltava päätöksensä.

Niiden on käsiteltävä pyynnöt ja hakemukset viipymättä **noudattaen 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja aikarajoituksia ja viraston kassa tehtyjen sopimusjärjestelyjen mahdollisesti sisältämiä velvoitteita.**

Ne voivat 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää rataverkon haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on kansallisen sääntelykehyksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia asianosaisia henkilöitä ja osapuolia, mukaan lukien rataverkon haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat, **ja otettava nämä kuulemiset huomioon.**

2. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on voitava

vapaasti suorittaa kaikki tehtäviensä suorittamiseen tarvittavat tarkastukset ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja niillä on oltava pääsy rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kansallisen turvallisuusviranomaisen tekemiin päätöksiin voidaan hakea muutosta tuomioistuimessa.

4. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on vaihdettava viraston perustamassa verkostossa aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi unionissa.

5. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyön laajuus kaikissa asioissa, jotka liittyvät yhteisen turvallisuustodistuksen antamista koskeviin paikan päällä tehtäviin tarkastuksiin ja rautatieyritysten valvontaan yhteisen turvallisuustodistuksen antamisen jälkeen, on vahvistettava viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten *sopimus- ja muissa järjestelyissä*.

vapaasti suorittaa kaikki tehtäviensä suorittamiseen tarvittavat tarkastukset, **auditoinnit** ja tutkinnat sekä voitava tutustua kaikkiin asiakirjoihin ja niillä on oltava pääsy rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kansallisen turvallisuusviranomaisen tekemiin päätöksiin voidaan hakea muutosta tuomioistuimessa.

4. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on vaihdettava viraston perustamassa verkostossa aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia päätöksentekoperusteidensa yhdenmukaistamiseksi unionissa.

4 a. Kansalliset turvallisuusviranomaiset tukevat virastoa sen rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla koskevassa valvontatyössä.

5. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyön laajuus kaikissa asioissa, jotka liittyvät yhteisen turvallisuustodistuksen antamista koskeviin paikan päällä tehtäviin tarkastuksiin ja rautatieyritysten valvontaan yhteisen turvallisuustodistuksen antamisen jälkeen, on vahvistettava viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten *sopimusjärjestelyissä viimeistään vuosi tämän direktiivin voimaantulon jälkeen*.

Sopimukseen voi sisältyä viraston tiettyjen tehtävien ja vastuiden siirtäminen kansallisille viranomaisille, esimerkkinä asiakirjojen tarkistaminen ja valmistelu, teknisen yhteensopivuuden tarkistaminen, käyntien suorittaminen ja teknisten tutkimusten laatiminen asetuksen ... [Euroopan unionin rautatievirastoa koskeva asetus] 69 artiklan mukaisesti.

Sopimuksissa on määrättävä tulojen jakamisesta kunkin toimijan työtaakkaa vastaavalla tavalla.

Tarkistus 85

Ehdotus direktiiviksi 18 artikla – f a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

f a) kaikista rautateillä tehdyistä tavaravaunujen teknisistä tarkastuksista;

Tarkistus 86

Ehdotus direktiiviksi 20 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoille annetaan mahdollisimman nopeasti:

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoille **sekä pyydettyessä virastolle** annetaan mahdollisimman nopeasti:

Tarkistus 87

Ehdotus direktiiviksi 21 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Tutkintaelimen on suoritettava 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.

2. Tutkintaelimen on suoritettava tehtävänsä 1 kohdassa tarkoitetuista tahoista riippumattomana, ja **ketään osapuolta syrjimättä, ja** sillä on oltava käytettävissään tähän tarkoitukseen riittävät voimavarat. Sen tutkijoilla on oltava asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.

Tarkistus 88

Ehdotus direktiiviksi 21 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a. Tutkintaelimet voivat vapaaehtoisesti pyytää virastoa tarkastamaan työnsä.

Tarkistus 89

Ehdotus direktiiviksi 21 artikla – 7 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Virasto tukee tutkintaelimiä tässä tehtävässä.

Virasto tukee tutkintaelimiä tässä tehtävässä. **Lisäksi tutkintaelimet tukevat virastoa sen rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla koskevassa valvontatyössä.**

Tarkistus 90

Ehdotus direktiiviksi 22 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Toisen jäsenvaltion tutkintaelimiä **ja virastoa** on pyydettyä osallistumaan tutkintaan aina, kun onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva ja siellä toimiluvan saanut rautatieyrittäjä.

Tarkistus 91

Ehdotus direktiiviksi 22 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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

Tarkistus 92

Ehdotus direktiiviksi 23 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintaselostus mahdollisimman nopeasti ja **yleensä** viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua tapahtumapäivästä. Tutkintaselostus, **mukaan luettuina turvallisuuteen liittyvät suositukset**, on toimitettava 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille asianomaisille osapuolille sekä muiden jäsenvaltioiden asianomaisille elimille ja osapuolille.

Tarkistus

2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintaselostus **sekä turvallisuuteen liittyvät suositukset** mahdollisimman nopeasti ja viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua tapahtumapäivästä. Tutkintaselostus on toimitettava 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille asianomaisille osapuolille sekä muiden jäsenvaltioiden asianomaisille elimille ja osapuolille.

Tarkistus 93

Ehdotus direktiiviksi 23 artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Komissio hyväksyy onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostusten sisällön **täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa** tarkoitettua **tarkastelumenettelyä** noudattaen.

Tarkistus

Komissio hyväksyy onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostusten sisällön **delegoiduilla säädöksillä; selostuksiin sisältyvät seuraavat osat: yhteenveto; tapahtumaan liittyvät välittömät tosiseikat; tutkintaa koskevat tiedot; analyysi ja johtopäätökset. Delegoidut säädökset hyväksytään 26 artiklassa** tarkoitettua **menettelyä** noudattaen.

Tarkistus 94

**Ehdotus direktiiviksi
24 artikla – 2 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Virasto perustaa keskitetyn tietokannan, jossa on kaikki onnettomuuksien ja tapaturmien osalta toimitetut tiedot, ja hallinnoi sitä. Tietokanta perustetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

Tarkistus 95

**Ehdotus direktiiviksi
26 artikla – 2 kohta**

Komission teksti

Tarkistus

2. **Valta hyväksyä** 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa **tarkoitettuja** delegoituja säädöksiä **siirretään** komissiolle **määräämättömäksi ajaksi**.

2. **Siirretään** 5 artiklan 2 kohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa **ja 9 artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 7 kohdassa ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa** delegoituja säädöksiä komissiolle **viideksi vuodeksi tämän direktiivin voimaantulopäivästä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden**

kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolmea kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

Tarkistus 96

Ehdotus direktiiviksi 28 artikla

Komission teksti

Komissio antaa viraston toimittamien asiaa koskevien tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen [*viiden* vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] ja sen jälkeen joka *viides* vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Tarkistus

Komissio antaa viraston toimittamien asiaa koskevien tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen [*kolmen* vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] ja sen jälkeen joka *kolmas* vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Tarkistus 97

Ehdotus direktiiviksi 30 artikla

Komission teksti

Siirtymäsäännökset

Direktiivin 2004/49/EY liitteitä III ja V sovelletaan tämän direktiivin 6 artiklan 2 ja 3 kohdassa, 9 artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 7 kohdassa ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten soveltamisen aloituspäivään asti.

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on jatkettava [*kahden* vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] asti turvallisuustodistusten myöntämistä direktiivin 2004/49/EY säännösten mukaisesti. Tällaiset

Tarkistus

Siirtymäsäännökset

Direktiivin 2004/49/EY liitteitä III ja V sovelletaan tämän direktiivin 6 artiklan 2 ja 3 kohdassa, 9 artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 7 kohdassa ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten soveltamisen aloituspäivään asti.

Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat jatkaa [*neljän* vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] asti turvallisuustodistusten myöntämistä direktiivin 2004/49/EY säännösten mukaisesti, ***sanotun***

turvallisuustodistukset ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.

kuitenkaan rajoittamatta 10 artiklan 2 a kohdan soveltamista. Tällaiset turvallisuustodistukset ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.

Hakijat voivat esittää hakemuksen joko virastolle tai kansalliselle turvallisuusviranomaiselle kolmen vuoden pituisena lisäaikana 32 artiklan mukaisen kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen vuoden pituisen määräajan jälkeen. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat tänä aikana jatkaa turvallisuustodistusten antamista direktiivin 2004/49/EY mukaisesti.

Tarkistus 98

Ehdotus direktiiviksi 32 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on saatettava **2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 ja 20 artiklan ja liitteen I** noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [**kahden vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän**]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on saatettava **tämän direktiivin säännösten** noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [**julkaisutoimisto lisää päivämäärän: yksi vuosi direktiivin voimaantulosta**]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Tarkistus 99

Ehdotus direktiiviksi 33 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Kumotaan direktiivi 2002/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä II olevassa A osassa mainituilla

Tarkistus

Kumotaan direktiivi 2002/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä II olevassa A osassa mainituilla

direktiiveillä, [**kahden** vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia, liitteessä II olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja alettava soveltaa niitä.

direktiiveillä, [**neljän** vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia, liitteessä II olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja alettava soveltaa niitä.

Tarkistus 100

Ehdotus direktiiviksi 34 artikla

Komission teksti

Voimaantulo

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

Tämän direktiivin 10 ja 11 artiklaa sovelletaan [**kahden** vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän].

Tarkistus

Voimaantulo

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

Tämän direktiivin 10 ja 11 artiklaa sovelletaan [**neljän** vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän], **sanotun kuitenkin rajoittamatta 30 artiklassa tarkoitettujen siirtymäsäännösten soveltamista.**

Tarkistus 101

Ehdotus direktiiviksi Liite I – 2 kohta – johdanto-osa

Komission teksti

Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin ryhmiin:

Tarkistus

Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien onnettomuuksien **ja vaaratilanteiden** kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin ryhmiin:

Tarkistus 102

Ehdotus direktiiviksi

Lisäys – 1 kohta – 1.9 alakohta

Komission teksti

1.9. ‘Henkilövahinko-onnettomuuksilla, **joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa,**’ tarkoitetaan onnettomuuksia, joissa on osallisena yksi tai useampi henkilö ja joissa henkilöihin törmää **raideliikenteen kalustoyksikkö** tai siihen liitetty tai siitä irronnut osa. Tähän sisältyvät raideliikenteen kalustoyksiköistä putoavat henkilöt sekä henkilöt, jotka kaatuvat tai joihin osuu irtonainen esine heidän matkustaessaan kalustoyksikössä.

Tarkistus

1.9. ‘**Liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamilla** henkilövahinko-onnettomuuksilla’ tarkoitetaan onnettomuuksia, joissa on osallisena yksi tai useampi henkilö ja joissa henkilöihin törmää **raidekulkuneuvo** tai siihen liitetty tai siitä irronnut osa. Tähän sisältyvät raideliikenteen kalustoyksiköistä putoavat henkilöt sekä henkilöt, jotka kaatuvat tai joihin osuu irtonainen esine heidän matkustaessaan kalustoyksikössä.

PERUSTELUT

Raideliikenne on jo nyt Euroopan unionin turvallisin liikennemuoto, ja sen turvallisuus on viime vuosikymmeninä edelleen parantunut. Vaikka tämän liikennemuodon suorituskyky on noussut noin 200 miljardista matkustajakilometristä vuonna 1970 nykyiseen yli 300 miljardiin, rautatieliikenteen liikennekuolemien vuotuinen keskimääräinen on laskenut noin 400:sta 1970-luvun alussa nykyiseen alle sataan.

Vaikka rautatieonnettomuudet ovatkin harvinaisia, niillä voi olla **tuhoisia seurauksia** ihmisille, ympäristölle ja rautateiden maineelle turvallisimpana liikennemuotona. Valtavien inhimillisten kärsimysten lisäksi nämä onnettomuudet aiheuttavat raskaan taloudellisen taakan koko yhteiskunnalle. Unionin rautatieturvallisuuden **parantaminen** on siksi **välttämätöntä**, ja sillä edistetään lisäksi **liikennemuotosiirtyjää** rautateiden eduksi.

Tämä on vielä tärkeämpää siksi, että unionin **rautatieympäristö on kokenut perusteellisia muutoksia**, joiden käynnistäjinä olivat muun muassa 1990-luvun alussa hyväksytyt kolme EU:n rautatiepakettia. Kun aiemmin integroidut rautatieyritykset valvoivat melkein koko arvoketjua, yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen asteittaiselle luomiselle on ominaista toimijoiden lisääntyminen, alihankkijoiden käytön lisääntyminen ja useammat markkinoilletulot.

Näissä **aiempaa monimutkaisemmissa puitteissa** rautateiden turvallisuus riippuu suuressa määrin kaikkien toimijoiden, erityisesti rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden, rautatieteollisuuden ja turvallisuusviranomaisten, välisestä vuorovaikutuksesta. Turvallisuuslainsäädännössä on otettava huomioon tämä kehitys ja otettava käyttöön asianmukaiset tiedotus-, hallinnointi- ja hätätilanmenettelyt ja -välineet.

Siksi **direktiivillä 2004/49** vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta.

Direktiiviä 2004/49 on kuitenkin tarkistettava sekä siksi, että unionin rautatieympäristö kehittyy jatkuvasti, että siksi, että nykyisessä lainsäädännössä on puutteita, joita joskus käytetään väärin protektionistisiin toimenpiteisiin.

Tämä on tietenkin tehtävä **tiivissä yhteistyössä** rautatiejärjestelmän **yhteentoimivuudesta** Euroopan unionissa annetun direktiivin (direktiivi 2008/57/EY) uudelleenlaaditun toisinnon ja **Euroopan rautatievirastosta** annetun asetuksen (asetuksen 881/2004/EY kumoaminen) **esittelijöiden kanssa**.

Parlamentti on jo ilmaissut **laajan tukensa** komission näkemykselle, jonka mukaan on **aika ottaa koko unionissa käyttöön yhteinen turvallisuustodistus** Euroopan rautatieviraston vastuulla. Tästä säädettiin jo direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 7 kohdassa. Yksi tärkeä poikkeus on kuitenkin pantava merkille: komission ehdotuksen mukaan kansalliset turvallisuusviranomaiset myöntävät edelleen rataverkon haltijoiden turvallisuustodistukset.

Tämän ansiosta **rautateiden turvallisuutta voidaan pitää yllä ja parantaa entisestään, nopeuttaa todistusprosessia**, mikä säästää aikaa ja resursseja, ja **estää turvallisuuslainsäädännön poikkeava tai syrjivä soveltaminen**.

Esittelijä kuitenkin ehdottaa **monia tarkistuksia**, jotta turvallisuustodistusten eurooppalaista ulottuvuutta voidaan vahvistaa, selkeyttää tiettyjä tekstin osia aiempien kokemusten perusteella ja parantaa menettelyjen ennakoitavuutta kaikkien osallistuvien toimijoiden etujen mukaisesti.

Taustalla olevat periaatteet kattavat seuraavat:

- **Euroopan rautatieviraston asemaa** ”yhteiset turvallisuustodistukset” myöntävänä yksinomaisena viranomaisena on vahvistettava.
- **Kaikkien eri toimijoiden vastuuta** omilla aloillaan on selkeytettävä.
- On olennaisen tärkeää yhdenmukaistaa toiminta- ja turvallisuussääntöjä vähimmäissääntöjen perusteella vaarantamatta turvallisuutta. Siksi on korostettava, että **ainoastaan asianmukaisesti ilmoitettuja kansallisia sääntöjä** sovelletaan.
- Unionin pitäisi käsitellä rautatieturvallisuuden **rajatylittävää ulottuvuutta**, esimerkiksi rajatylittävien rautatietunneleiden ja niihin liittyvien pelastuspalvelujen osalta.

Konkreettisesti tämä tarkoittaa seuraavia ehdotuksia:

- Euroopan rautatieviraston on laadittava **ohjeet** muun muassa **hyviä käytäntöjä koskevien esimerkkien** jakamisesta jäsenvaltioissa ja rajatylittävistä toimista.
- Ihmishenkien (henkilöstön, matkustajien, rautateitä lähellä asuvien, kolmansien osapuolten), kansanterveyden ja ympäristön suojelemiseksi **vaarallisten tai saastuttavien aineiden** kuljetukseen liittyviä riskejä on käsiteltävä erityisesti asiaankuuluvien direktiivien (1996/49/EY ja 2008/68/EY) asianmukaisen ja johdonmukaisen täytäntöönpanon arvioinnin perusteella.
- Menettelyvaiheiden **aikarajat** (”määräajat”) on määritettävä selkeästi (päätökset on tehtävä viimeistään kolmen kuukauden kuluttua pyynnön toimittamisesta) ennakoitavuuden ja tehokkuuden takaamiseksi ensimmäisen rautatiepaketin (direktiivi 2012/34/EU) uudelleenlaaditusta toisinnosta aikaansaadun sopimuksen pohjalta.
- Yhden vuoden aikaraja direktiivin voimaantulon jälkeen on määritetty niiden **järjestelyjen** perustamiselle, joilla määritetään viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisen **yhteistyön soveltamisala, menettelyt ja hierarkia**.
- **Osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamista ja voimaantuloa** koskevaa jaksoa lyhennetään kahdesta vuodesta **yhteen**, koska muuten tämän uudelleenlaaditun toisinnon parannuksia tuskin saataisiin toteutettua tällä vuosikymmenellä.

- Virasto perustaa järjestelmän, jossa kaikista mahdollisista turvallisuusriskeistä voidaan tiedottaa helposti ja nimettömästi ja tuoda ne viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten tietoon.

LIITE: OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN KIRJE

Viite.: D(2013)65088

Brian Simpson
Liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja
ASP 13G306
Bryssel

Asia: ***Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rautateiden turvallisuudesta (uudelleenlaadittu toisinto) (COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))***

Arvoisa puheenjohtaja

Oikeudellisten asioiden valiokunta, jonka puheenjohtaja olen, on tarkastellut edellä mainittua ehdotusta uudelleenlaatimista koskevan Euroopan parlamentin työjärjestyksen 87 artiklan mukaisesti.

Kyseisen artiklan 3 kohta kuuluu seuraavasti:

”Jos oikeudellisista asioista vastaava valiokunta katsoo, ettei ehdotus aiheuta muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä on sellaisiksi yksilöity, se antaa siitä tiedon asiasta vastaavalle valiokunnalle.

Tässä tapauksessa asiasta vastaavan valiokunnan käsiteltäväksi otetaan ainoastaan ne 156 ja 157 artiklan mukaiset tarkistukset, jotka koskevat ehdotuksen muutettuja osia.

Jos asiasta vastaava valiokunta kuitenkin aikoo toimielinten välisen sopimuksen 8 kohdan mukaisesti esittää tarkistuksia ehdotuksen kodifioituihin osiin, sen on ilmoitettava aikomuksestaan viipymättä neuvostolle ja komissiolle, jonka olisi ilmoitettava valiokunnalle kantansa tarkistuksiin ennen 54 artiklan mukaista äänestystä ja ilmoitettava samalla, aikooko se peruuttaa uudelleenlaaditun ehdotuksen.”

Oikeudellisen yksikön edustajat osallistuivat uudelleenlaatimista koskevaa ehdotusta käsitelleen neuvoa-antavan ryhmän kokouksiin. Oikeudellisen yksikön lausunnon perusteella ja valmistelijan suositusten mukaisesti oikeudellisten asioiden valiokunta katsoo, että käsillä oleva ehdotus ei sisällä muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä on sellaisiksi yksilöity, ja siinä ainoastaan kodifoidaan aikaisemman säädöksen muuttumattomina säilyvät säännökset näiden muutosten kanssa säännösten asiasisältöä muuttamatta.

Lisäksi työjärjestyksen 86 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti oikeudellisten asioiden valiokunta katsoo, että edellä mainitun ryhmän lausunnossa ehdotetut tekniset mukautukset

ovat välttämättömiä sen varmistamiseksi, että ehdotus on uudelleenlaatumista koskevien sääntöjen mukainen.

Käsiteltyään ehdotusta kokouksessaan 16. joulukuuta 2013 oikeudellisten asioiden valiokunta suosittaa yksimielisesti¹, että asiasta vastaava liikenne- ja matkailuvaliokunta tarkastelee edellä mainittua ehdotusta työjärjestyksen 87 artiklan mukaisesti.

Kunnioittavasti

Klaus-Heiner LEHNE

Liite: Neuvoa-antavan ryhmän lausunto

¹ Läsnä olleet jäsenet: Françoise Castex (varapuheenjohtaja), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (puheenjohtaja), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (varapuheenjohtaja), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

**LIITE: EUROOPAN PARLAMENTIN, NEUVOSTON JA KOMISSION
OIKEUDELLISISTA YKSIKÖISTÄ KOOSTUVAN NEUVOA-ANTAVAN RYHMÄN
LAUSUNTO**



OIKEUDELLISTEN YKSIKÖIDEN
NEUVOA-ANTAVA RYHMÄ

Bryssel, 26. marraskuuta 2013

LAUSUNTO

**EUROOPAN PARLAMENTILLE
NEUVOSTOLLE
KOMISSIOLLE**

**Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi rautateiden turvallisuudesta
(uudelleenlaadittu toisinto)
COM(2013)0031, 30.1.2013 – 2013/0016(COD)**

Säädösten uudelleenlaatumistekniikan järjestelmällisestä käytöstä 28. marraskuuta 2001 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ja erityisesti sen 9 kohdan mukaisesti Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuva neuvoa-antava ryhmä kokoontui 21. helmikuuta 2013 käsittelemään muun muassa edellä mainittua komission esittämää ehdotusta.

Neuvoa-antava ryhmä tarkasteli¹ edellä mainitussa kokouksessa ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi, jolla laaditaan uudelleen 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 29. huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, ja totesi yksimielisesti seuraavaa:

1) Jotta ehdotus täyttäisi toimielinten välisen sopimuksen asiaankuuluvat vaatimukset, sen perusteluissa olisi pitänyt yksilöidä tarkasti, mitkä aikaisemman säädöksen säännökset säilyvät muuttumattomina, kuten sopimuksen 6 kohdan a alakohdan iii alakohdassa määrätään.

2) Seuraavat uudelleenlaatumista koskevan ehdotuksen osat olisi pitänyt merkitä harmaalla taustavärillä, jota yleensä käytetään sisällön muutosten merkitsemiseen:
– direktiivin 2004/49/EY johdanto-osan 14 kappaleen poistaminen

¹ Neuvoa-antavalla ryhmällä oli käytössään ehdotuksen englannin-, ranskan- ja saksankieliset versiot. Ryhmän työ perustui englanninkieliseen versioon, koska se oli käsiteltävänä olevan tekstin alkukieli.

- 3 artiklan g alakohdan loppu: sanojen ”*rajat ylittävän erikoistuneen infrastruktuurin osalta*” poistaminen
- 4 artiklan 2 kohdan b alakohta: sanan ”*unionin*” lisääminen ja sanan ”-*määräyksiä*” poistaminen
- direktiivin 2004/49/EY 7 artiklan 1 kohdan poistaminen
- direktiivin 2004/49/EY 7 artiklan 5 kohdan toisen virkkeen poistaminen
- 13 artiklan 1 kohta: sanojen ”*niiden verkossa liikennöimiseksi*” lisääminen
- 13 artiklan 4 kohdan loppu: sanojen ”*siten kuin 9 artiklassa ja liitteessä III on säädetty*” poistaminen
- 14 artiklan 4 kohdan toinen alakohta: sanan ”*rautatieyritys*” poistaminen
- 15 artiklan 2 kohdan johdantolause: sanojen ”*tai viraston*” lisääminen
- 17 artiklan 2 kohdan alku: sanan ”*Viraston*” lisääminen
- 25 artiklan 2 kohta: sanan ”*virastolle*” lisääminen
- liitteen I lisäyksen 6.4 kohdan 2 alakohta: sanojen ”*opastimia, jotka näyttävät junan suuntaan kulkulupaa ainoastaan silloin kun tasoristeyksen puomit/portit ja/tai varoitustaitokset on aktivoitu*” poistaminen.

Tarkastelun perusteella neuvoa-antava ryhmä saattoi todeta yksimielisesti, että ehdotus ei sisällä muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä tai tässä lausunnossa on sellaisiksi yksilöity. Neuvoa-antava ryhmä totesi myös, että ehdotuksessa ainoastaan kodifioidaan aikaisemman säädöksen muuttumattomina säilyvät säännökset näiden muutosten kanssa säännösten asiasisältöä muuttamatta.

F. DREXLER
Pääjohtaja
Parlamentin lakimies

H. LEGAL
Pääjohtaja
Neuvoston lakimies

L. ROMERO REQUENA
Pääjohtaja

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Rautateiden turvallisuus (uudelleenlaadittu toisinto)	
Viiteasiakirjat	COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD)	
Annettu EP:lle (pvä)	30.1.2013	
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 7.2.2013	
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	JURI 7.2.2013	
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Michael Cramer 6.3.2013	
Valiokuntakäsittely	9.7.2013	14.10.2013
Hyväksytty (pvä)	17.12.2013	
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 39	–: 5
	0: 0	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	9.1.2014	