



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

---

*Konsolidoitu lainsäädäntöasiakirja*

---

26.2.2014

EP-PE\_TC1-COD(2013)0016

**\*\*\*I**

# **EUROOPAN PARLAMENTIN KANTA**

vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 26. helmikuuta 2014 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/.../EU antamiseksi rautateiden turvallisuudesta (uudelleenlaadittu)  
(EP-PE\_TC1-COD(2013)0016)

PE 505.534

**FI**

*Moninaisuudessaan yhtenäinen*

**FI**



## **EUROOPAN PARLAMENTIN KANTA**

**vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 26. helmikuuta 2014**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/.../EU antamiseksi rautateiden turvallisuudesta (uudelleenlaadittu)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> EUVL C 327, 10.11.2013, s. 122.

<sup>2</sup> EUVL C 356, 5.12.2013, s. 92.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 26. helmikuuta 2014.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2004/49/EY<sup>1</sup> on muutettu huomattavilta osin. Koska siihen tehdään uusia muutoksia, se olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.
- (1 a) Raideliikenne on jo nyt 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 keskimäärä on laskenut noin 400:sta 1970-luvun alussa nykyiseen alle sataan. [tark. 1]*
- (1 b) Turvallisuus olisi varmistettava matkustajien ja työntekijöiden, myös alihankkijoiden henkilökunnan, lisäksi tasoristeysten käyttäjien ja rautateitä lähellä asuvien henkilöiden osalta. [tark. 2]*
- (1 c) Rautateiden turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti ja raideliikenteen kilpailukyvyn odotettu paraneminen huomioon ottaen. [tark. 3]*

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, 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 (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44).

(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 suurella määrällä 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. [tark. 4]*

- (2) Direktiivillä 2004/49/EY vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussäntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta. ~~Kyseistä direktiiviä on kuitenkin syytä tarkistaa kauttaaltaan, jotta~~ rautatieliikenteen sisämarkkinoiden *käynnissä oleva* perustaminen ~~voisi edetä~~ *moninkertaistaa eri toimijoiden ja liikenneliitännöjen määrän. Kyseistä direktiiviä on syytä tarkistaa kauttaaltaan, jotta rautateiden turvallisuus voidaan taata näissä olosuhteissa [tark. 5].*
- (2 a) *Koska turvallisuusvaatimuksissa on eroja, jotka vaikuttavat raideliikenteen optimaaliseen toimintaan unionissa, on erittäin tärkeää jatkaa toiminta- ja turvallisuussäntöjen sekä onnettomuustutkintaa koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista. [tark. 6]*
- (2 b) *Yhdenmukaistamisen ei kuitenkaan pidä heikentää minkään jäsenvaltion nykyistä turvallisuustasoa. [tark. 7]*

(2 c) *Neuvoston direktiivin 96/49/EY<sup>1</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY<sup>2</sup> asianmukainen täytäntöönpano ja kehittäminen on rautateiden turvallisuuden ja ihmishenkien, kansanterveyden ja ympäristön suojelemisen kannalta erittäin tärkeää. [tark. 8]*

(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 turvallisuussääntöjä. 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. [tark. 9]

---

<sup>1</sup> *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).*

<sup>2</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/68/EY, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).*

- (4) Unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Turvallisuutta olisi parannettava edelleen tekniikan ja tieteen kehityksen mukaisesti, *jos siinä määrin kuin* se on kohtuudella toteutettavissa ja rautatieliikenteen kilpailukyvyyn odotettu paraneminen huomioon ottaen. **[tark. 10]**
- (4 a) *Turvallisuus riippuu suurella määrällä rautatieverkon, toimien, valmistajien ja turvallisuusviranomaisten vuorovaikutuksesta. Turvallisuuden takaamiseksi ja parantamiseksi olisi käytettävä ja kehitettävä asianmukaisia välineitä.* **[tark. 11]**
- (5) ***Kaikkien** 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.* **[tark. 12]**



- (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, ~~vaunujen~~ *kalustoyksikköjen omistajien, kalustoyksikköjen* haltijoiden, palveluntarjoajien ja hankintayksikköjen vastuuta tuotteistaan tai palveluistaan *ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamisesta*. Vastuun epäasianmukaisen kantamisen riskin välttämiseksi kunkin toimijan olisi oltava vastuussa omasta prosessistaan *sopimussuhteisesti*. Jokaisen toimijan rautatiejärjestelmässä olisi oltava vastuussa muille toimijoille, *myös toimivaltaisille viranomaisille*, siitä, että kalustoyksikköjen asianmukaisen käyttökunnon tarkistamiseksi *turvallisen toiminnan varmistamiseksi* toimitetaan kaikki tarvittavat täydelliset ja totuudenmukaiset tiedot. Tämä koskee, erityisesti tietoja *tiedot* kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoja, lastaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja. [tark. 13]
- (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.* [tark. 14]

(7) Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi varmistettava, että niiden alihankkijat ja muut sopimuspuolet toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten niiden olisi sovellettava yhteisten turvallisuusmenetelmien mukaista omavalvontaa. Alihankkijoiden olisi sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Koska tällaiset järjestelyt ovat olennainen osa rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmää, rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi annettava sopimusjärjestelynsä tiedoksi Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä 'virasto', tai kansallisen turvallisuusviranomaisen valvonnan yhteydessä esittämästä pyynnöstä.

(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. [tark. 15]*

- (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. **[tark. 16]**
- (9) Kansalliset säännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, ~~on~~ **korvataan** 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 soveltamisalaa laajennetaan koko unionin rautatiejärjestelmään ja YTE:ien avoimia kohtia suljetaan. Tässä tarkoituksessa jäsenvaltioiden ~~on~~ **on** pidettävä kansallisten sääntöjen järjestelmänsä ajan tasalla, poistettava vanhentuneet säännöt ja ilmoitettava siitä **viipymättä** komissiolle ja virastolle. **[tark. 17]**

- (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 ~~tunnustettu~~ ~~kein~~ *yksi tunnustetuista keinoista* onnettomuuksien ehkäisemiseksi. *Jäsenvaltioiden, viraston* ja rautatieyritysten vastuulla on toteuttaa viipymättä korjaavia toimia onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden ei pitäisi vähentää rautatieyritysten vastuuta antamalla uusia kansallisia sääntöjä heti onnettomuuden jälkeen. [tark. 18]
- (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.* [tark. 19]

- (11) Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten olisi tehtäviään suorittaessaan ja velvollisuuksiaan täyttäessään noudatettava unionin vaatimukset täyttävää ja yhteisiä osia sisältävää turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Virastolle ja asianomaisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle olisi toimitettava turvallisuutta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmän täytäntöönpanoa koskevia tietoja.
- (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. [tark. 20]*

- (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. [tark. 21]
- (13) Direktiivin 2004/49/EY perusteella on vahvistettu yhdenmukaistettuja ~~menettelyjä~~ *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 toimivuutta vähentämällä rautatieyritysten hallinnollisia rasitteita, *minkä ansiosta rautatieliikenteestä tulee kilpailukykyisempää intermodaalisessa kilpailussa*. [tark. 22]

- (14) Yhteinen turvallisuustodistus olisi annettava rautatieyritykselle, joka kykenee osoittamaan ottaneensa käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän. Tämän osoittaminen voi edellyttää paitsi rautatieyrityksessä tehtäviä tarkastuksia myös valvontaa, jonka tarkoituksena on varmistaa, että rautatieyritys soveltaa turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä jatkuvasti ja asianmukaisesti sen jälkeen, kun sille on myönnetty yhteinen turvallisuustodistus.
- (15) Rataverkon haltijalla olisi oltava keskeinen vastuu rautatieverkon turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Rataverkon haltijalta olisi edellytettävä kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämää turvallisuuslupaa, joka koskee sen turvallisuusjohtamisjärjestelmää ja muita toimenpiteitä, joilla turvallisuusvaatimukset täytetään.
- (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 muodostavat usein ylitsepäaseemättömän *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. **[tark. 23]**

- (17) Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä olisi oltava todistus tavaravaunujen osalta. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rataverkon haltija, tällaisen todistuksen antaminen olisi sisällytettävä turvallisuusluvan antamista koskevaan menettelyyn. Tällaiselle yksikölle annettavalla todistuksella olisi varmistettava tässä direktiivissä säädettyjen kunnossapitovaatimusten täyttyminen kaikkien kyseisen yksikön vastuulla olevien tavaravaunujen osalta. Todistuksen olisi oltava voimassa kaikkialla unionissa, ja sen antajan olisi oltava elin, joka kykenee tarkastamaan yksikön perustaman kunnossapitojärjestelmän. Koska tavaravaunuja käytetään usein kansainvälisessä liikenteessä ja koska kunnossapidosta vastaava yksikkö voi haluta käyttää kunnossapitokonepajoja, jotka ovat sijoittautuneet useampaan kuin yhteen jäsenvaltioon, sertifiointielimen olisi voitava harjoittaa valvontaa kaikkialla unionissa.
- (17 a) *Viraston olisi kehitettävä alan asiantuntijoiden kanssa yhteinen turvallisuusmenetelmä turvallisuuden kannalta kriittisten osien tunnistamista varten ottaen huomioon ilmailualan kokemukset. [tark. 24]*



- (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. **[tark. 25]**

- (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 asetus] tarkoitettujen sopimusten perusteella, mutta sillä olisi oltava yksinomainen toimivalta antaa, uusia, muuttaa tai peruuttaa sekä rautatieyritysten että rataverkon haltijoiden turvallisuustodistuksia. [tark. 26]*
- (19) Jos kansallista turvallisuusviranomaista pyydetään valvomaan rautatieyritystä, joka on sijoittautunut eri jäsenvaltioihin, viraston olisi ilmoitettava asiasta muille kyseeseen tuleville kansallisille turvallisuusviranomaisille ja varmistettava valvonnan tarvittava koordinointi.

(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. [tark. 27]*

(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 tutkinnan tulokset olisi julkistettava **ja sisällytettävä säännöllisiin raporteihin**. Muistakin onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi tehtävä turvallisuustutkinta, jos ne voivat merkittävästi ennakoida tulevia vakavia onnettomuuksia. **Tällaisten vaaratilanteiden tunnistamiseksi rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on luotava 3 artiklassa määritelty oikeudenmukainen toimintaympäristö.** [tark. 28]

- (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. [tark. 29]*
- (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. [tark. 30]*

- (21) Turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään saman vaaratilanteen oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkijoille olisi annettava mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. Tutkinnan suorittajan olisi oltava rautatiealan toimijoista riippumaton pysyvä elin. Tutkintaelimen olisi toimittava siten, että vältetään kaikki mahdolliset eturistiriidat ja kaikenlainen mahdollinen osallisuus tutkittavien tapahtumien syihin; erityisesti tutkinnan toiminnalliseen riippumattomuuteen ei saisi vaikuttaa haitallisesti se, että sillä mahdollisesti organisatorisiin tai oikeudellisiin rakenteisiin liittyvistä syistä on tiivis yhteys kansalliseen turvallisuusviranomaiseen tai rautateiden sääntelyelimeen. Sen olisi suoritettava tutkinnat mahdollisimman avoimesti. Tutkintaelimen olisi perustettava kutakin tapahtumaa varten tutkintaryhmä, jolla on tarvittava asiantuntemus tapauksen välittömien ja taustalla olevien syiden selvittämiseen.
- (21 a) ***Rautatiealan tulisi myös edistää rankaisematonta ilmapiiriä, joka edistää poikkeamien spontaania ilmoittamista ja siten oikeudenmukaisten toimintatapojen periaatteen noudattamista. [tark. 31]***

- (21 b) *Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi on tärkeää ilmoittaa mahdollisimman nopeasti asiaa koskevat merkitykselliset tiedot, mukaan lukien erityisesti turvallisuustutkinnan tuloksena syntyvät selostukset ja turvallisuussuositukset. [tark. 32]*
- (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. [tark. 33]*

- (22) Jotta voitaisiin tehostaa tutkintaelimen toimintaa ja auttaa sitä suorittamaan tehtävänsä, sille *sekä pyydettyessä 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. **[tark. 34]**
- (23) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin säännösten rikkomiseen, ja varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia,

- (24) Tässä direktiivissä esitetyn toiminnan tavoitteita, jotka ovat turvallisuuden säätelyyn ja valvontaan liittyvien jäsenvaltioiden toimenpiteiden yhteensovittaminen, onnettomuuksien tutkinta sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuusindikaattorien ja yhteisiä turvallisuustodistuksia koskevien yhteisten vaatimusten vahvistaminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.



(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 *työmarkkinaosapuolten ja erityisesti kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa*. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti. **[tark. 35]**

- (26) Tämän direktiivin yhdenmukaisten täytäntöönpanoedellytysten varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta seuraavien osalta:  
turvallisuusjohtamisjärjestelmän vaatimukset ja perusosat, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointijärjestelmän uudelleentarkastelu tavaravaunujen osalta ja laajentaminen muuhun liikkuvaan kalustoon sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostuksen pääasiallinen sisältö. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>1</sup> mukaisesti.
- (27) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisemman direktiivin sisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu aikaisempiin direktiiveihin.
- (28) Tämä direktiivi ei vaikuta liitteessä IV olevassa B osassa mainittuihin jäsenvaltioita velvoittaviin määräaikoihin, joiden kuluessa jäsenvaltioiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

## I LUKU YLEISET SÄÄNNÖKSET

### 1 artikla

#### Kohde

Tässä direktiivissä annetaan säännökset, **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: **[tark. 36]**

- a) yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset;
- b) määrittelemällä rautatiejärjestelmän eri toimijoiden velvollisuudet;
- c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien ~~poistamaan vähitellen kansallisten sääntöjen tarve~~ **edelleen yhdenmukaistamaan kansallisia sääntöjä korkealla turvallisuustasolla; [tark. 37]**

- d) edellyttämällä, että kullekin jäsenvaltiolle perustetaan turvallisuusviranomaisen ja elin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa varten;
- e) määrittelemällä rautateiden, turvallisuusjohtamista ja rautatieturvallisuuden sääntelyä ja valvontaa koskevia yhteisiä periaatteita;
- e a) ottamalla käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa ja joka tunnustetaan kaikissa jäsenvaltioissa tietyillä toiminta-alueilla; [tark. 38]*
- e b) vaatimalla virastoa julkaisemaan ohjeet rautateiden turvallisuudesta ja turvallisuustodistuksesta sekä esimerkkiluettelon hyvistä käytännöistä erityisesti rajatylittävässä liikenteessä. [tark. 39]*

2 artikla  
Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmään, joka voidaan jakaa osajärjestelmiin rakenteellisin ja toiminnallisoin perustein. Direktiivi kattaa koko järjestelmää koskevat turvallisuusvaatimukset, mukaan luettuina infrastruktuurin ja liikennöinnin turvallinen hallinnointi sekä rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja rautatiejärjestelmän muiden toimijoiden välinen vuorovaikutus.
  
2. ~~Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin järjestelmiin~~ ***Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle: [tark. 103]***
  - a) metrot, raitiotiet, ***raitiojunat*** ja kevytraidejärjestelmät; **[tark. 40]**
  
  - b) verkot, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikenteeseen ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivät rautatieyritykset.

3. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle:

- a) yksityisomistuksessa olevat rautateiden infrastruktuurit ja yksinomaan niissä käytettävät kalustoyksiköt, joita niiden omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään;
  - b) infrastruktuurin ja kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu yksinomaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön;
- b a) kevytraidejärjestelmät, joita raskaan raideliikenteen ajoneuvot käyttävät ajoittain kevytraidejärjestelmien toimintaedellytyksien perusteella, jos kyseinen käyttö kyseisillä ajoneuvoilla on tarpeen ainoastaan liitettävyyden vuoksi. [tark. 41]*
- b b) liikkuvan kaluston, jolla ei ole enää lupaa ja joka siirretään pääteasemalle tai muuhun paikkaan luvan uusimista varten. [tark. 42]*

3 artikla  
Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- a) *'unionin* rautatiejärjestelmällä' unionin *tavanomaista ja suurten nopeuksien* rautatiejärjestelmää, sellaisena kuin se määritellään direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 2 artiklassa; **[tark. 43]**
- b) *'rataverkon haltijalla'* *Euroopan parlamentin ja neuvoston* direktiivin ~~2001/14/EY~~<sup>1</sup> *2012/34/EU*<sup>2</sup> 3 artiklassa määriteltyä infrastruktuurin hallintoa; **[tark. 44]**
- c) *'rautatieyrityksellä'* direktiivin ~~2001/14/EY~~ *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; **[tark. 45]**
- c a) 'toiminta-alueella' sellaista verkkoa tai yhteensopivia verkkoja tietyssä jäsenvaltiossa tai jäsenvaltioiden ryhmässä, jossa rautatieyrityksen on tarkoitus toimia;*

---

<sup>1</sup> ~~EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.~~

<sup>2</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).*

- c b) *'erillisellä verkolla' jonkin jäsenvaltion rataverkkoa tai sen osaa, jonka raideleveys on 1 520 mm, joka on maantieteellisesti tai teknisesti erillään vakioleveydestä 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; [tark. 46]*
- d) 'yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä (YTE)' eritelmää, joka annetaan kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osatekijää varten olennaisten vaatimusten noudattamisen ja direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 2 artiklassa määritellyn rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi;
- e) 'yhteisillä turvallisuustavoitteilla' turvallisuuden tasoa, joka on vähintään saavutettava rautatiejärjestelmän (kuten tavanomaisen rautatiejärjestelmän, suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän, pitkien rautatietunnelien tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ratojen) eri osissa ja koko järjestelmässä ja joka määritellään hyväksyttävää riskitasoa koskevin perusteina;
- f) 'yhteisillä turvallisuusmenetelmillä' menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;



- f a) *'yhteisillä turvallisuusindikaattoreilla' yhteisiä rautateiden turvallisuustietoja, joita kerätään edistämään rautateiden turvallisuustason valvontaa sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamista; [tark. 48]*
- g) 'kansallisella turvallisuusviranomaisella' kansallista elintä, jolla on rautateiden turvallisuuteen tämän direktiivin säännösten mukaisesti liittyvät tehtävät, tai elintä, jolle useat jäsenvaltiot ovat uskoneet nämä tehtävät yhtenäisen turvallisuusjärjestelmän varmistamiseksi;
- 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 rautatieyrityksiin **rautatiealan toimijoihin** riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut; **[tark. 49]**
- i) 'turvallisuusjohtamisjärjestelmällä' rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota ja järjestelyjä **menettelyjä**, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi; **[tark. 50]**

- j) 'tutkinnasta vastaavalla' henkilöä, joka on vastuussa tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta;
- k) 'onnettomuudella' ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia; onnettomuudet jaetaan seuraaviin luokkiin: törmäykset, raiteilta suistumiset, tasoristeysonnettomuudet, liikkeessä olevasta liikkuvasta kalustosta aiheutuneet henkilöonnettomuudet, *myös henkilöille, jotka eivät kuulu matkustajien määritelmään, aiheutuneet onnettomuudet, myös ratapihoilla ja raiteiden kunnostustöiden aikana*, tulipalot ja muut; [tark. 51]
- l) 'vakavalla onnettomuudella' junien törmäystä tai raiteilta suistumista, jossa kuolee vähintään yksi henkilö tai loukkaantuu vakavasti vähintään viisi henkilöä tai joka aiheuttaa huomattavaa vahinkoa liikkuvalla kalustolle, infrastruktuurille tai ympäristölle, sekä muuta samankaltaista onnettomuutta, jos sillä on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallintaan; edellä 'huomattavalla vahingolla' tarkoitetaan vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida maksavan yhteensä vähintään kaksi miljoonaa euroa;
- m) 'vaaratilanteella' tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus mutta joka liittyy junaliikenteeseen ja vaarantaa liikenteen turvallisuuden;

- n) 'tutkinnalla' onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuuteen liittyvien suositusten antaminen;
- 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;*  
[tark. 52]
- 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;*  
[tark. 53]
- o) 'syillä' tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;

- p) 'kevytraiteella' kaupunkien ja esikaupunkien raideliikennejärjestelmää, joka toimii pienemmällä kapasiteetilla ja pienemmillä nopeuksilla kuin raskaan raideliikenteen ja metroluikenteen järjestelmät, mutta suuremmalla kapasiteetilla ja suuremmilla nopeuksilla kuin raitiovaunujärjestelmät. Kevytraidejärjestelmillä voi olla oma väylänsä tai tieliikenteen kanssa jaettu väylä, ja sen kalustoyksikköjä ei tavallisesti vaihdeta pitkän matkan matkustaja- tai tavaraliikenteen kanssa;
- p a) 'rajatylittävillä rautatiejärjestelmillä' rautatiejärjestelmiä, joilla taataan liikennepalvelut rajan molemmilla puolilla sijaitsevien lähimpien kaupunkien solmukohtien välillä;*  
**[tark. 54]**
- q) 'ilmoitetuilla laitoksilla' elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn arviointi;
- r) 'yhteentoimivuuden osatekijöillä' sellaista osajärjestelmään kuuluvaa tai siihen liitettäväksi tarkoitettua perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 2 artiklassa määritellyn rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus on riippuvainen suoraan tai epäsuorasti.

- s) ~~'haltijalla~~ **'omistajalla'** henkilöä tai toimijaa, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden omaavana käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity sellaiseksi direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 43 ja 43 a artiklassa ~~tarkoitettuun kansalliseen kalustorekisteriin~~ **tarkoitettuihin kalustorekistereihin;**  
**[tark. 55]**
- t) 'kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä' kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin;
- u) 'kalustoyksiköllä' raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu ~~omilla pyörillään~~ **pyörien avulla** raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä, ~~kiinteässä tai vaihtelevassa kokoonpanossa.~~ Kalustoyksikkö muodostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä. **[tark. 56]**
- v) 'valmistajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka valmistaa taikka suunnitteluttaa tai valmistuttaa yhteentoimivuuden osatekijää, **perusosaa** tai osajärjestelmää ja markkinoi sitä omalla nimellään tai tavaramerkillä; **[tark. 57]**
- w) 'lähettäjällä' yritystä, joka lähettää tavaroita joko omaan lukuunsa tai kolmannen osapuolen puolesta;

- x) 'kuormaajalla' yritystä, joka kuormaa pakattuja tavaroita, myös vaarallisia aineita, pienkontteja tai UN-säiliöitä vaunuun tai konttiin tai joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin tai UN-säiliön vaunuun;
- x a) 'purkajalla' yritystä, joka siirtää kontin vaunusta, purkaa pakatut tavarat vaunusta tai kontista taikka purkaa tavarat säiliöstä, vaunusta tai kontista; [tark. 58]*
- y) 'täyttäjällä' yritystä, joka täyttää aineita, myös vaarallisia aineita, säiliöön (säiliövaunuun; irrotettavia säiliöitä kuljettavaan vaunuun, UN-säiliöön tai säiliökonttiin) tai vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin irtotavarana kuljetettavaksi taikka monisäiliövaunuun tai MEG-konttiin;

- y a) *'oikeudenmukaisella toimintaympäristöllä' kehitettävää menettelyä, jolla henkilökuntaa kannustetaan aktiivisesti ilmoittamaan turvallisuuteen liittyvistä onnettomuuksista, vaaratilanteista ja "läheltä piti" -tilanteista niin, että henkilökunta on edelleen vastuussa tahallisista 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 "läheltä piti" -tilanteista ja parantaa siten rautateiden työntekijöiden ja matkustajien turvallisuutta; [tark. 59]*
- y b) *'vastaanottajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka määritetään sellaiseksi rahtikirjassa ja joka vastaanottaa tavarat ja rahtikirjan; [tark. 60]*
- y c) *'liikenteenharjoittajalla' yritystä, jonka kanssa lähettäjä tai matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai seuraavaa liikenteenharjoittajaa, joka on vastuussa kyseisen sopimuksen perusteella. [tark. 61]*

II LUKU  
TURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

4 artikla

Rautatiejärjestelmän toimijoiden asema rautateiden turvallisuuden kehittämisessä ja parantamisessa

1. Jäsenvaltioiden ja viraston on *kunkin omalla vastuualueellaan* varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään ~~yleisesti~~ 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, *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 vastuualueillaan* 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) ~~lähettäjät, kuormaajat ja täyttäjät~~ *purkaajat*, 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 komission asetuksessa (EU) N:o 1078/2012<sup>1</sup> säädettyjä yhteisiä omavalvontaprosesseja. Alihankkijoiden on sovellettava niitä hankintasopimusten kaikissa vaiheissa. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen on annettava ~~sopimusjärjestelynsä~~ *sopimuksensa* tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.

---

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 1078/2012, annettu 16 päivänä marraskuuta 2012, rautatieyritysten, turvallisuustodistuksen tai turvallisuusluvan saaneiden infrastruktuurin haltijoiden sekä kunnossapidosta vastaavien yksiköiden soveltamasta omavalvontaa koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä (EUVL L 320, 17.11.2012, s. 8).

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, ***käyttämällä direktiivin [rautateiden 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. **[tark. 62]**

## 5 artikla

### Yhteiset turvallisuusindikaattorit

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

Yhteiset turvallisuusindikaattorit vahvistetaan liitteessä I.

*1 a. Jäsenvaltiot tukevat virastoa sen rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla koskevassa valvontatyössä. [tark. 63]*

2. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen I tarkistamiseksi ja erityisesti yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ajantasaistamiseksi tekniikan kehittyminen huomioon ottaen sekä onnettomuuksien kustannusten yhteisten laskentamenetelmien mukauttamiseksi.

#### 6 artikla

#### Yhteiset turvallisuusmenetelmät

1. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä on kuvattava, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamista arvioidaan siten, että laaditaan ja määritellään:
  - a) riskien arviointimenetelmiä;
  - b) menetelmiä, joilla arvioidaan 10 ja 11 artiklan mukaisesti myönnettyjen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien vaatimusten noudattaminen;

c) kansallisten turvallisuusviranomaisten soveltamat valvontamenetelmät sekä rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen soveltama omavalvonta;

*c a) turvallisuuden kehittämistä koskevat valvontamenetelmät kansallisella tasolla ja unionin tasolla; [tark. 64]*

d) mahdolliset muut menetelmät, jotka kattavat turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaiset prosessit, jotka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla.

2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitettut uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät, tarkistamaan ja ajantasaistamaan kaikki uudet yhteiset turvallisuusmenetelmät teknologian kehittymisen ja yhteiskunnallisten vaatimusten huomioon ottamiseksi sekä antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia *mahdollisimman nopeasti. [tark. 65]*

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. **[tark. 66]**

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, *jös siinä määrin kuin* se on kohtuudella mahdollista. **[tark. 67]**
4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegeoituja säädöksiä yhteisistä turvallisuusmenetelmistä ja tarkistetuista yhteisistä turvallisuusmenetelmistä.
5. Jäsenvaltioiden on *nopeasti* tehtävä kansallisiin sääntöihinsä kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niiden tarkistusten perusteella tarvittavat muutokset. **[tark. 68]**

#### 7 artikla

##### Yhteiset turvallisuustavoitteet

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



- a) matkustajiin, henkilöstöön, mukaan luettuna alihankkijoiden henkilöstö, tasoristeysten käyttäjiin ja muihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä, sekä voimassa olevia kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä rajoittamatta, rautatiealueilla luvattomasti liikkuviin henkilöihin kohdistuvia henkilökohtaisia riskejä;
  - b) yhteiskuntaan kohdistuvia riskejä.
2. Komissio valtuuttaa viraston laatimaan tarkistetut yhteiset turvallisuustavoitteet *mahdollisimman pian* ja antamaan komissiolle asiaa koskevia suosituksia. **[tark. 69]**
  3. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen. Tarkistetuista yhteisistä turvallisuustavoitteista on käytävä ilmi mahdolliset painopistealueet, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava.
  4. Siirretään komissiolle valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tarkistetuista yhteisistä turvallisuustavoitteista.

5. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin sääntöihinsä kaikki tarvittavat muutokset saavuttaakseen ainakin yhteiset turvallisuustavoitteet ja kaikki tarkistetut turvallisuustavoitteet niihin liittyvien täytäntöönpanoaikataulujen mukaisesti. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle 8 artiklan mukaisesti.

#### 8 artikla

##### Kansalliset säännöt

1. Jäsenvaltiot saavat vahvistaa *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 kansallisissa säännöissä *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 ... [rautatievirastoasetus] 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 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 ... [rautatievirastoasetus] 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 liitännöitä koskevat säännöt mukaan luettuina**, ovat saatavissa maksutta ja **vähintään kahdella unionin virallisella** kielellä, jota kaikki osapuolet ymmärtävät.
5. Tämän artiklan mukaisesti ilmoitettuihin kansallisiin sääntöihin ei sovelleta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/34/EY<sup>1</sup> säädettyä ilmoitusmenettelyä.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/34/EY, annettu 22 päivänä kesäkuuta 1998, teknisiä standardeja ja määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä (EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37).

- 5 a. Virasto laatii ja julkaisee yhteiset ohjeet uusien kansallisten sääntöjen antamisesta tai olemassa olevien kansallisten sääntöjen muuttamisesta. [tark. 70]**

9 artikla

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, että se on YTE:issä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia ja 8 artiklan mukaisesti ilmoitettuja sääntöjä.

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. [tark. 71]**

Komissio hyväksyy *delegoiduilla säädöksillä* turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosat täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa, *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 tarkastelumenettelyä menettelyä noudattaen. [tark. 72]*

- 2 a. *Rautateiden henkilökunnan osalta turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä toimia henkilökunnan koulutusohjelmien tarjoamiseksi ja järjestelmiä, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen. [tark. 73]*

**2 b. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä 3 artiklassa määriteltyä oikeudenmukaista toimintaympäristöä koskevia säännöksiä. [tark. 74]**

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 koordinointi ja valmius rajan molemmilla puolilla.* [tark. 75]



- 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. [tark. 76]***
4. Kaikkien rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuuskertomus vuosittain ennen 30 päivää kesäkuuta. Turvallisuuskertomuksessa on oltava seuraavat tiedot:
- a) tietoja siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu, ja turvallisuussuunnitelmien tulokset;

- b) kansallisten turvallisuusindikaattorien ja liitteessä I vahvistettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittäminen siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle;
- c) sisäisen turvallisuustarkastuksen tulokset;
- d) rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnoinnissa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.

III LUKU  
TURVALLISUUSTODISTUS JA -LUPA

10 artikla

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 ja, muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä **sekä rautatieyrityksen tarjoamaan palveluun liittyvissä erityisissä toimintasäännöissä** säädetyt 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 ...  
[rautatievirastoasetus] 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 **ja toiminta-alue**. Todistus on voimassa vastaavan liikenteen osalta **ja se tunnustetaan** kaikkialla unionissa **tai osassa unionia viraston määrittelemien edellytysten mukaisesti**.
4. ~~Kolme kuukautta~~ Ennen **sellaisen** uuden palvelun **toiminnan** aloittamista, **joka ei kuulu sen yhteisen turvallisuustodistuksen alaisuuteen**, rautatieyrityksen on annettava ~~asianomaiselle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tiedoksi~~ asiakirjat **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<sup>1</sup> 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;
- e) ~~rautatieyritys on toteuttanut tarvittavat toimet turvatakseen liikennepalvelun turvallisuuden;~~
- d) rautatieyrittäjällä on neuvoston direktiivin 95/18/EY<sup>2</sup> mukaisesti annettu toimilupa;

---

<sup>1</sup> Komission asetukset (EY) N:o 352/2009, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY 6 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä (EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4).

<sup>2</sup> Neuvoston direktiivi 95/18/EY, annettu 19 päivänä kesäkuuta 1995, rautatieyritysten toimiluvista (EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70).

- e) suunnitellun toiminnan laji ja, 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 rautatieyritykseltä lisätietoja *11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja aikarajoja noudattaen*. Tietopyyntö ei saa kuitenkaan lykätä tai viivästyttää ~~toiminnan aloittamista~~. 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 rautatieyrityksen hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. Se on saatettava kokonaan tai osittain ajan tasalle ~~aina, kun toiminnan laji tai laajuus muuttuu~~ *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 yhteisen 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 artiklan 1 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 ... [rautatievirastoasetus] 12, 16, 17 ja 18 artiklan mukaisesti, tai siitä, ettei virasto ole vastannut asetettujen aikarajojen puitteissa. Näitä oikeuksia sovelletaan myös elimiin, jotka edustavat asetuksen ... [rautatievirastoasetus] 34 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja henkilöitä ja joilla on niiden perussäännön mukaisesti asianmukainen toimivalta. [tark. 77]*

#### 11 artikla

##### Yhteisten turvallisuustodistusten hakeminen

1. Yhteisten turvallisuustodistusten hakemukset toimitetaan virastolle. Viraston on tehtävä päätös hakemuksesta viivyttämättä ja joka tapauksessa viimeistään ~~neljän~~ **kolmen** kuukauden kuluttua ~~kaikkien vaadittujen tietojen ja viraston mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta~~ **hakemuksen vastaanottamisesta**. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava ~~viipymättä~~ **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 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. **[tark. 78]**

## 12 artikla

### Rataverkon haltijoiden turvallisuuslupa

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

~~Turvallisuusluvassa on seuraavat osat:~~ ***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, ***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 ~~viipymättä~~ **nopeasti** ilmoitettava kaikista tällaisista muutoksista kansalliselle turvallisuusviranomaiselle **ja virastolle**.

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

Jos kansallinen turvallisuusviranomainen ***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 viivyttämättä ja joka tapauksessa viimeistään ~~neljän~~ **kolmen** kuukauden kuluttua ~~kaikkien vaadittujen tietojen ja~~ **hakemuksen vastaanottamisesta. Jos hakijaa pyydetään toimittamaan lisätietoja, tällaiset tiedot on toimitettava** kansallisen turvallisuusviranomaisen mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta **tai viraston vahvistaman kohtuullisen ajan kuluessa, joka saa olla enintään yksi kuukausi, ellei kansallinen turvallisuusviranomainen 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. [tark. 79]***

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.

## 13 artikla

### Koulutusmahdollisuudet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä on yhtäläinen ja ketään syrjimätön mahdollisuus kouluttaa veturinkuljettajia ja junahenkilökuntaa, kun tällainen koulutus on tarpeen niiden verkossa liikennöimiseksi sekä turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY<sup>1</sup> mukaisten toimilupien ja todistusten saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

Koulutusta on annettava reittitiedoista, *vammaisten henkilöiden avustamisesta*, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, merkinanto-, ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä. [tark. 80]

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että rataverkon haltijoilla ja niiden turvallisuuteen olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivalla henkilökunnalla on mahdollisuus hankkia kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin koulutuspalveluja.

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51).

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

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelujen tai tarvittaessa todistusten antaminen täyttää direktiivissä 2007/59/EY, YTE:issä tai 8 artiklassa tarkoitetuissa kansallisissa säännöissä vahvistetut vaatimukset.

2. Jos koulutuspalveluja saa vain yhden ainoan rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan kautta, jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne ovat muiden rautatieyritysten saatavilla kohtuulliseen ja ketään syrjimättömään hintaan, joka heijastaa kustannuksia ja johon voi sisältyä voittomarginaali.
3. Ottaessaan palvelukseen uusia veturinkuljettajia, junahenkilökuntaa tai turvallisuuteen olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivaa muuta henkilökuntaa rautatieyritysten on voitava ottaa huomioon muiden rautatieyhtiöiden palveluksessa mahdollisesti aiemmin saatu koulutus, pätevyys ja kokemus. Tätä varten kyseisen henkilökunnan on voitava perehtyä kaikkiin koulutustaan, pätevyyttään tai kokemustaan osoittaviin asiakirjoihin, saada niistä jäljennökset ja antaa ne edelleen muille.



4. Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat vastuussa turvallisuuteen liittyviä tehtäviä hoitavan henkilöstönsä, *myös junissa työskentelevän henkilöstön*, koulutus- ja pätevyystasosta. [tark. 81]

#### 14 artikla

##### 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~~ *kalustorekistereihin* direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 43 *ja 43 a* artiklan mukaisesti.
2. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voi olla rautatieyritys, rataverkon haltija tai kalustoyksikön haltija.
3. Yksikön on varmistettava kunnossapitojärjestelmän avulla, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyritysten 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<sup>1</sup> mukaisesti valtuutettu tai hyväksytty elin tai kansallinen turvallisuusviranomainen. 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.

---

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 445/2011, annettu 10 päivänä toukokuuta 2011, tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmästä ja asetuksen (EY) N:o 653/2007 muuttamisesta (EUVL L 122, 11.5.2011, s. 22).

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 ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 43 artiklan 1 ja 4 kohdan ja 43 a artiklan 1 ja 4 kohdan 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 vaikuttavat materiaalin kulumiseen. Yritykset voivat edelleen käyttää omaa kunnossapitojärjestelmäänsä edellyttäen, että virasto katsoo järjestelmän mahdollistavan vastaavan tai korkeamman turvallisuuden tason.*
6. Virasto arvioi 31 päivään toukokuuta 2014 mennessä viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän, tarkastelee mahdollisuutta ulottaa se koskemaan kaikkia kalustoyksiköitä sekä antaa asiasta kertomuksen komissiolle. *Kertomukseen on sisällyttävä suositus siitä, olisiko sertifiointijärjestelmää laajennettava muuntotyypisiin 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 täytäntöönpanosäädöksillä *viraston suosituksen perusteella ja viimeistään 36 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta delegoiduilla säädöksillä 26 artiklan mukaisesti* 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~~ *delegoitujen säädösten* antamiseen asti. **[tark. 82]**

## 15 artikla

### Poikkeamiset kunnossapidosta vastaavien yksikköjen sertifiointijärjestelmästä

1. Jäsenvaltiot voivat päättää täyttää kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittelemistä ja sertifiointia koskevat velvoitteensa 14 artiklassa vahvistetulle sertifiointijärjestelmälle vaihtoehtoisin toimenpitein seuraavissa tapauksissa:
  - a) kolmannessa maassa rekisteröidyt ja kyseisen maan lainsäädännön mukaan kunnossapidetyt kalustoyksiköt;
  - b) kalustoyksiköt, joita käytetään verkoissa tai radoilla, joiden raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja joita koskevien 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täyttäminen varmistetaan kolmansien maiden kanssa tehdyillä kansainvälisillä sopimuksilla;
  - c) edellä 2 artiklan soveltamisalaan kuuluvat kalustoyksiköt ja sotamateriaali sekä erikoiskuljetukset, joilta vaaditaan kansallisen turvallisuusviranomaisen tapauskohtainen lupa ennen kuljetuksen suorittamista. Tässä tapauksessa poikkeuslupa myönnetään korkeintaan viiden vuoden ajaksi.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten toimenpiteiden on pantava täytäntöön asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen tai viraston myöntämien poikkeusten nojalla
  - a) kun kalustoyksikköjä direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 43 artiklan mukaisesti, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittäminen;
  - b) kun annetaan turvallisuustodistuksia ja -lupia rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille tämän direktiivin 10 ja 12 artiklan nojalla, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittäminen tai sertifiointi.
  
3. Tällaiset poikkeukset on määriteltävä ja perusteltava 18 artiklassa tarkoitettussa vuotuisessa turvallisuuskertomuksessa. Mikäli käy ilmi, että unionin rautatiejärjestelmässä otetaan epäasianmukaisia riskejä, virasto ilmoittaa siitä välittömästi komissiolle. Komissio ottaa yhteyttä asianomaisiin osapuoliin ja pyytää tarvittaessa jäsenvaltioita peruuttamaan poikkeusta koskevan päätöksensä.

IV LUKU  
KANSALLISET TURVALLISUUSVIRANOMAISET

16 artikla

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava turvallisuusviranomainen. *Jäsenvaltiot voivat myös päättää perustaa yhdessä alueillaan toimivaltaisen turvallisuusviranomaisen.* Tämän viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijasta, hakijoista ja *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 direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] 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 ~~valvominen~~ ***varmistaminen***, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] x artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;
- c) ~~eurooppalaisen~~ ***kansallisen*** kalustoyksikkönumeron antaminen direktiivin ... [rautateiden yhteentoimivuusdirektiivi] ***42 20 a ja 43*** artiklan mukaisesti;

- d) viraston tukeminen sen pyynnöstä *ja asetuksessa (EU) N:o ... [rautatievirastoasetus] 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 turvallisuussääntöjen järjestelmä mukaan luettuina, seuranta, edistäminen ja tarvittaessa soveltamisen valvonta ja ajantasaistaminen;
- g) rautatieyritysten valvonta komission asetuksen (EU) N:o 1158/2010 liitteen IV ja komission asetuksen (EU) N:o 1077/2012<sup>2</sup> mukaisesti;

---

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 1158/2010, annettu 9 päivänä joulukuuta 2010, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä rautateiden turvallisuustodistusten saamista koskevien vaatimusten noudattamisen arvioimiseksi (EUVL L 326, 10.12.2010, s. 11).

<sup>2</sup> Komission asetus (EU) N:o 1077/2012, annettu 16 päivänä marraskuuta 2012, yhteisestä turvallisuusmenetelmästä kansallisten turvallisuusviranomaisten turvallisuustodistuksen tai turvallisuuslupan myöntämisen jälkeen harjoittamaa valvontaa varten ETA:n kannalta merkityksellinen teksti (EUVL L 320, 17.11.2012, s. 3).

- h) sen ~~valvonta~~ **varmistaminen**, että kalustoyksiköt rekisteröidään asianmukaisesti **eurooppalaiseen ja** kansalliseen kalustorekisteriin ja että ~~rekisteriin~~ **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;*
- ii) *koordinointimekanismit naapurivaltioiden kansallisten viranomaisten kanssa;*
- iii) *viestintäkanavat uhrien omaisiin vakavan onnettomuuden sattuessa, jotta tilanteeseen vastaa eri tehtäviin harjoitettu ja koulutettu henkilöstö;*
- iv) *uhreille onnettomuuden jälkeen annettavaa apua koskeva järjestelmä, joka opastaa heitä unionin lainsäädännön ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007<sup>1</sup> mukaisissa valitusmenettelyissä, tämän rajoittamatta rautatieliikenteen harjoittajien velvollisuuksien soveltamista. Tämä apu sisältää onnettomuuden uhreille ja heidän omaisilleen annettavan psykologisen avun.*

---

<sup>1</sup> *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14).*

*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 kansalliseen rataverkkoon.*

3. Sen jäsenvaltion kansallisen turvallisuusviranomaisen, jossa rautatieyritys harjoittaa liikennettä, on toteutettava tarvittavat järjestelyt koordinoitakseen 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. [tark. 83]*

#### 17 artikla

##### 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. ***noudattaen 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja aikarajoituksia ja viraston kassa tehtyjen sopimusjärjestelyjen mahdollisesti sisältämiä velvoitteita.***

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, ***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 ~~sopimus- ja muissa järjestelyissä~~ ***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 ... [rautatievirastoasetus] 69 artiklan mukaisesti.*

*Sopimuksissa on määrättävä tulojen jakamisesta kunkin toimijan työtaakkaa vastaavalla tavalla.[tark. 84]*

#### 18 artikla

#### Vuosikertomus

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

- a) rautateiden turvallisuuden kehittämisestä, mukaan luettuna jäsenvaltiokohtainen yhteenveto liitteessä I vahvistetuista yhteisistä turvallisuusindikaattoreista;

- b) merkittävistä muutoksista rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä;
- c) turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia koskevasta kehityksestä;
- d) rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten valvonnasta saaduista tuloksista ja kokemuksista;
- e) poikkeuksista, joista on päätetty 14 artiklan 8 kohdan mukaisesti.
- f) kaikista jäsenvaltioissa toimivien rautatieyritysten tarkastuksista, joita on tehty osana valvontaa;
- f a) **kaikista rautateillä tehdyistä tavaravaunujen teknisistä tarkastuksista; [tark. 85]***

V LUKU  
ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTA

19 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa rautatiejärjestelmässä tapahtuneiden vakavien onnettomuuksien jälkeen tutkinnan, jonka tavoitteena on rautateiden turvallisuuden mahdollinen parantaminen sekä onnettomuuksien ehkäisy.
2. Vakavien onnettomuuksien lisäksi 21 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin voi tutkia ne onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka olisivat hieman erilaisissa olosuhteissa voineet johtaa vakaviin onnettomuuksiin, mukaan luettuina Euroopan rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden tekniset viat.

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

- a) onnettomuuden tai vaaratilanteen vakavuus;
  - b) onko onnettomuus tai vaaratilanne osa onnettomuuksien tai vaaratilanteiden sarjaa, jolla on merkitystä koko järjestelmälle;
  - c) vaikutus rautateiden turvallisuuteen unionin tasolla;
  - d) rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, kansallisen turvallisuusviranomaisen tai jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt.
3. Tutkintaelin määrää tutkinnan laajuuden sekä tutkinnassa noudatettavan menettelyn ottaen huomioon 20 ja 22 artiklan sekä ne tiedot, jotka se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.
4. Tutkinnassa ei missään tapauksessa saa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai korvausvastuuta.

## 20 artikla

### Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa oikeusjärjestyksessään tutkinnan oikeusasema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.
2. 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: **[tark. 86]**
  - a) pääsy onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, siihen liittyvää infrastruktuuria sekä liikenteenohjaus- ja merkinantolaitteita;
  - b) oikeus luetteloida viipymättä todisteet ja suorittaa tutkimuksia ja analyysia varten valvottu näytteenotto jäännöksistä, infrastruktuurin laitteistoista tai osista;

- c) oikeus tutustua junien rekisteröintilaitteiden sekä suullisten viestien tallennukseen ja merkinanto- ja liikenteenohjausjärjestelmän toiminnan rekisteröintiin tarkoitettujen laitteiden sisältämiin tietoihin sekä käyttää niitä;
- d) oikeus tutustua uhrien ruumiille tehtyjen tutkimusten tuloksiin;
- e) oikeus tutustua junahenkilöstölle ja muulle onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana olleelle rautatiehenkilöstölle tehtyjen tutkimusten tuloksiin;
- f) mahdollisuus kuulla mukana ollutta rautatiehenkilöstöä ja muita todistajia;
- g) oikeus tutustua rataverkon haltijan, asianomaisten rautatieyritysten ja kansallisen turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.

3. Tutkinta on suoritettava mahdollisesta oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta.

21 artikla  
Tutkintaelin

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 19 artiklassa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta vastaa pysyvä elin, johon on kuuluttava vähintään yksi henkilö, joka voi toimia tutkinnasta vastaavana, jos onnettomuus tapahtuu tai vaaratilanne ilmenee. Kyseisen elimen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rataverkon haltijoista, rautatieyrityksistä, maksujenperintäelimistä, käyttöoikeuden myöntävistä elimistä ja ilmoitetuista laitoksista ja kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kansallisesta turvallisuusviranomaisesta ja kaikista rautateiden sääntelyelimistä.
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. **[tark. 87]**

3. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että rautatieyritykset, rataverkon haltijat ja tarvittaessa kansallinen turvallisuusviranomaisen ovat velvollisia ilmoittamaan tutkintaelimelle välittömästi 19 artiklassa tarkoitetuista onnettomuuksista ja vaaratilanteista. Tutkintaelimen on pystyttävä vastaamaan tällaisiin ilmoituksiin ja sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tutkinnan aloittamiseksi viimeistään viikon kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehdyn ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen.
  4. Tutkintaelin voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muiden tapauksien kuin rautateiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan toimintaan, jollei tällainen tutkinta vaaranna elimen riippumattomuutta.
  5. Tarvittaessa tutkintaelin voi pyytää muiden jäsenvaltioiden tutkintaelimiä tai virastoa tarjoamaan asiantuntemusta tai suorittamaan teknisiä tarkastuksia, analyyssejä tai arviointeja.
- 5 a. *Tutkintaelimet voivat vapaaehtoisesti pyytää virastoa tarkastamaan työnsä. [tark. 88]***



6. Jäsenvaltiot voivat antaa tutkintaelimen tehtäväksi muita kuin 19 artiklassa tarkoitettuja rautateiden onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevan tutkinnan suorittamisen.
7. Tutkintaelinten on vaihdettava aktiivisesti mielipiteitä ja kokemuksia yhteisten tutkintamenetelmien kehittämiseksi, turvallisuuteen liittyvien suositusten seurantaan koskevien yhteisten periaatteiden laatimiseksi sekä teknisen ja tieteellisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

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

**[tark. 89]**

## 22 artikla

### Tutkintamenettelyt

1. Sen jäsenvaltion tutkintaelimen, jonka alueella 19 artiklassa tarkoitettu onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, on tutkittava kyseinen onnettomuus tai vaaratilanne. Jollei pystytä toteamaan, missä jäsenvaltiossa onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut, tai jos se on sattunut kahden jäsenvaltion välisellä rajalla tai sen läheisyydessä, asianomaiset elimet sopivat, kumpi niistä suorittaa tutkinnan, tai ne sopivat tutkinnan suorittamisesta yhteistyössä. Toinen elin voi ensiksi mainitussa tapauksessa osallistua tutkintaan ja saada käyttöönsä kaikki tutkinnan tulokset.

Toisen jäsenvaltion tutkintaelimiä *ja virastoa* on pyydetävä osallistumaan tutkintaan aina, kun onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitseva ja siellä toimiluvan saanut rautatieyrittäjä. **[tark. 90]**

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

2. Kunkin onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta vastaavan elimen on huolehdittava sen suorittamiseksi tarvittavista edellytyksistä, joihin kuuluu toiminnallinen ja tekninen asiantuntemus *sekä riittävät resurssit*. Tutkittavan onnettomuuden tai vaaratilanteen laadusta riippuen voidaan käyttää kyseisen elimen piiristä tai sen ulkopuolelta löytyvää asiantuntemusta. **[tark. 91]**
3. Tutkinta on suoritettava mahdollisimman avoimesti siten, että kaikkia osapuolia voidaan kuulla ja tulokset voidaan antaa niiden käyttöön. Asianomaisille rataverkon haltijoille ja rautatieyrityksille, kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, uhreille ja heidän omaisilleen, vahingoittuneen omaisuuden omistajille, valmistajille, osallisena olleille pelastuspalvelulaitoksille sekä henkilöstön ja palvelujen käyttäjien edustajille on tiedotettava säännöllisesti tutkinnasta ja sen edistymisestä, ja niille on annettava mahdollisuuksien mukaan tilaisuus esittää tutkinnan osalta kantansa ja näkemyksensä ja niiden on saatava esittää huomautuksia selostusluonnoksissa esitetyistä tiedoista.
4. Tutkintaelimen on saatettava tutkimuksensa onnettomuuspaikalla päätökseen mahdollisimman nopeasti, jotta rataverkon haltija voi korjata infrastruktuurin ja avata sen rautatieliikenteelle mahdollisimman pian.

## 23 artikla

### Tutkintaselostukset

1. Edellä 19 artiklassa tarkoitetun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava selostus onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen sekä tulosten merkitykseen nähden sopivassa muodossa. Tutkintaselostuksessa on ilmoitettava 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tutkinnan tavoitteet, ja siinä on tarvittaessa oltava turvallisuuteen liittyviä suosituksia.
2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintaselostus **sekä turvallisuuteen liittyvät suositukset** 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. **[tark. 92]**

Komissio hyväksyy onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostusten sisällön täytäntöönpanosäädöksillä. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 27 artiklan 2 kohdassa *delegoiduilla säädöksillä; selostuksiin sisältyvät seuraavat osat: yhteenveto; tapahtumaan liittyvät välittömät tosiseikat; tutkintaa koskevat tiedot; analyysi ja johtopäätökset. Delegoidut säädökset hyväksytään 26 artiklassa* tarkoitettua tarkastelumenettelyä *menettelyä* noudattaen. [tark. 93]

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

## 24 artikla

### Virastolle annettavat tiedot

1. Tutkintaelimen on ilmoitettava virastolle tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksestä viikon kuluessa päätöksen tekemisestä. Sen on tällöin mainittava tapahtuman päivämäärä, aika ja paikka sekä sen laji ja seuraukset ihmishenkien menetysten, loukkaantumisten ja aineellisten vahinkojen kannalta.
  2. Tutkintaelimen on lähetettävä virastolle 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut lopulliset tutkintaselostukset ja 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu vuosikertomus.
- 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. [tark. 94]***

## 25 artikla

### Turvallisuutta koskevat suositukset

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

2. Suositukset on osoitettava virastolle, kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ja, jos se on suosituksen luonteen perusteella tarpeen, jäsenvaltion muille elimille tai viranomaisille tai muille jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden ja niiden kansallisten turvallisuusviranomaisten on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tutkintaelinten antamat turvallisuuteen liittyvät suositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin.
3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen ja muiden viranomaisten tai elinten tai tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden, joille suositukset on osoitettu, on vähintään vuosittain annettava tutkintaelimelle selvitys suosituksen perusteella toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä.

VI LUKU  
LOPPUSÄÄNNÖKSET

26 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. ~~Valta hyväksyä~~ ***Siirretään*** 5 artiklan 2 kohdassa ja , 7 artiklan 2 kohdassa ~~tarkoitettuja ja~~ ***9 artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 7 kohdassa ja 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa*** delegoituja säädöksiä ~~siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi~~ ***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. [tark. 95]***



3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 5 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

## 27 artikla

### Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

## 28 artikla

### Kertomus ja uudet unionin toimet

Komissio antaa viraston toimittamien asiaa koskevien tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle ennen ...<sup>+</sup>~~viiden kolmen~~ *viiden kolmen* vuoden kuluttua voimaantulosta – julkaisutoimisto lisää päivämäärän] ja sen jälkeen joka ~~viides kolmas~~ *viides kolmas* vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi unionin toimiksi. **[tark. 96]**

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään päivämäärä, joka on *kolme* vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

## 29 artikla

### Seuraamukset

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

Jäsenvaltioiden on annettava nämä säännökset komissiolle tiedoksi 32 artiklan 1 kohdassa mainittuun päivään mennessä sekä ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista.

## 30 artikla

### 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~~ ***Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat jatkaa*** ...<sup>+</sup> asti turvallisuustodistusten myöntämistä direktiivin 2004/49/EY säännösten mukaisesti, ***sanotun kuitenkin 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. [tark. 97]***

### 31 artikla

#### Viraston suositukset ja lausunnot

Virasto antaa asetuksen ... [rautatievirastoasetus] 15 artiklan mukaisesti suosituksia ja lausuntoja tämän direktiivin soveltamiseksi. Nämä suositukset ja lausunnot muodostavat perustan tämän direktiivin mukaisesti toteutettaville unionin toimenpiteille.

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään päivämäärä, joka on ***neljä*** vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

## 32 artikla

### Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava ~~2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 ja 20 artiklan ja liitteen I tämän direktiivin säännösten~~ noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ...<sup>+</sup>. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. **[tark. 98]**
2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Niissä on myös mainittava, että voimassa oleviin lakeihin, asetuksiin ja hallinnollisiin määräyksiin sisältyviä viittauksia tällä direktiivillä kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininnat tehdään.

Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään päivämäärä, joka on *yksi vuosi* tämän direktiivin voimaantulosta.

3. Velvoitetta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön ei sovelleta Kyproksen tasavaltaan eikä Maltan tasavaltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

Kuitenkin heti kun julkinen tai yksityinen yhteisö jättää virallisen hakemuksen rautatielinjan rakentamisesta yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöintiä varten, kyseisten jäsenvaltioiden on laadittava säännökset tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi vuoden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

### 33 artikla

#### Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2002/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä II olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, ...<sup>+</sup> sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia, liitteessä II olevassa B osassa asetettuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja alettava soveltaa niitä. **[tark. 99]**

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään päivämäärä, joka on *neljä* vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

Viittauksia kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

#### 34 artikla

#### Voimaantulo

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

Tämän direktiivin 10 ja 11 artiklaa sovelletaan ...<sup>+</sup>, *sanotun kuitenkin rajoittamatta 30 artiklassa tarkoitettujen siirtymäsäännösten soveltamista*. [tark. 100]

---

<sup>+</sup> Virallinen lehti: lisätään päivämäärä, joka on *neljä* vuotta tämän direktiivin voimaantulosta.

35 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*



## LIITE I

### YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

Kansallisen turvallisuusviranomaisten on toimitettava vuosittain tiedot yhteisistä turvallisuusindikaattoreista

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

Jäljempänä 1 kohdassa lueteltuihin onnettomuuksiin liittyviin indikaattoreihin sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 91/2003<sup>1</sup> siltä osin kuin tietoja on saatavilla.

#### 1. Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit

1.1. Merkittävien onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä sekä onnettomuustyyppit jaoteltuina seuraavasti:

i) junien yhteentörmäykset raideliikenteen kalustoyksikköjen kanssa,

---

<sup>1</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 91/2003, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002, rautatieliikenteen tilastoista (EYVL L 14, 21.1.2003, s. 1).

- ii) junien yhteentörmäykset aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin,
- iii) junien raiteelta suistumiset,
- iv) tasoristeysonnettomuudet, mukaan lukien onnettomuudet, joissa on osallisina jalankulkijoita,
- v) henkilövahinko-onnettomuudet, joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, itsemurhia lukuun ottamatta,
- vi) liikkuvan kaluston tulipalot,
- vii) muut.

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

1.2. Vakavien loukkaantumisten ja kuolemantapausten kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin henkilöryhmiin:

- i) matkustajat (myös suhteutettuna henkilökilometriä ja henkilöjunakilometriä kokonaismäärään),
- ii) työntekijät, mukaan lukien alihankkijoiden henkilöstö,
- iii) tasoristeysten käyttäjät,
- iv) alueella luvattomasti olevat henkilöt,
- v) muut.

2. Vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit

Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvien onnettomuuksien *ja vaaratilanteiden* kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä onnettomuustyypeittäin jaoteltuina seuraaviin ryhmiin: **[tark. 101]**

- i) onnettomuudet, joihin liittyy ainakin yksi lisäyksessä määritellyjä vaarallisia aineita kuljettava raideliikenteen kalustoyksikkö;
- ii) sellaisten onnettomuuksien määrä, jotka aiheuttavat vaarallisten aineiden päästöjä.

3. Itsemurhiin liittyvät indikaattorit

Itsemurhien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

4. Riskitekijöihin liittyvät indikaattorit

Seuraavien tilanteiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä:

- i) kiskon katkeamat,
- ii) raiteen nurjahdukset eli hellekäyrät ja muut raidegeometrian äkilliset muutokset,
- iii) väärin annetut opasteet,
- iv) punaisen (seis-opasteen) ohiajo,

- v) käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneet pyörät,
- vi) käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneet akselit.

Kaikista tällaisista tilanteista on annettava tiedot riippumatta siitä, johtivatko ne onnettomuuteen. Onnettomuuksiin johtaneista tilanteista on annettava tiedot riskitekijöitä koskevissa indikaattoreissa; onnettomuuksia – jos ne ovat merkittäviä – koskevat tiedot annetaan edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa onnettomuuksia koskevissa indikaattoreissa.

5. Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät indikaattorit

Virasto määrittelee yksikkökustannukset tämän direktiivin voimaantuloon mennessä kerättyjen tietojen perusteella.

6. Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit

6.1. Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä automaattinen junan kulun valvontajärjestelmä; niiden ajettujen junakilometrien prosenttiosuus, joilla käytetään toiminnallisia junan kulun valvontajärjestelmiä.

6.2. Tasoristeysten määrä (kokonaismäärä sekä ratakilometreihin ja raidekilometreihin suhteutettuna) jaoteltuna seuraavien kahdeksan tyyppin mukaisesti:

- a) varoituslaittein varustetut tasoristeykset, joissa on:
  - i) automaattinen valo- ja/tai äänivaroituslaitos,
  - ii) automaattiset puomit ilman valo- ja/tai äänivaroituslaitosta,
  - iii) automaattiset puomit sekä automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos,
  - iv) iv) automaattiset puomit, automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä asetinlaitteeseen kytketty tasoristeyksen vapaanaolon valvonta,
  - v) käsin kytkettävä valo- ja/tai äänivaroituslaitos,
  - vi) käsinkytkennällä tai käsin avattavat puomit tai portit,
  - vii) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä puomit tai portit;

b) varoituslaitteettomat tasoristeykset.

7. Turvallisuusjohtamiseen liittyvät indikaattorit

Infrastruktuurin haltijoiden ja rautatieyritysten suorittamat sisäiset auditoinnit turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevien asiakirjojen mukaisesti. Suoritettujen auditointien kokonaismäärä ja lukumäärä prosenttiosuutena vaadituista (ja/tai suunnitelluista) auditoinneista.

8. Määritelmät

Yhteisten turvallisuusindikaattorien yhteiset määritelmät ja onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskentamenetelmät esitetään lisäyksessä.

## Lisäys

### Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden yhteiset määritelmät ja onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskentamenetelmät

#### 1. Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit

- 1.1. 'Merkittäväällä onnettomuudella' tarkoitetaan onnettomuutta, jossa on osallisena vähintään yksi liikkeessä oleva raideliikenteen kalustoyksikkö ja jonka seurauksena vähintään yksi henkilö kuolee tai loukkaantuu vakavasti tai jonka seurauksena syntyy merkittäviä kalustoon, rataan, muihin laitteistoihin tai ympäristöön kohdistuvia vahinkoja tai laajoja liikennehäiriöitä. Tähän eivät sisälly verstaissa, varastoissa ja varikoilla tapahtuvat onnettomuudet.
- 1.2. 'Merkittävillä kalustoon, rataan, muihin laitteistoihin tai ympäristöön kohdistuvilla vahingoilla' tarkoitetaan vahinkoja, joista aiheutuu vähintään 150 000 euron kustannukset.
- 1.3. 'Laajoilla liikennehäiriöillä' tarkoitetaan raideliikenteen keskeytymistä pääradalla vähintään kuuden tunnin ajaksi.
- 1.4. 'Junalla' tarkoitetaan tietyllä numerolla tai erityisellä nimellä kulkevaa, määrätyltä lähtöasemalta määrätylle pääteasemalle liikennöivää yhden tai useamman veturin tai moottorivaunun hinaamaa yhtä tai useampaa raideliikenteen kalustoyksikköä tai yhtä yksin kulkevaa moottorivaunua. Esimerkiksi yksinään kulkevaa veturia pidetään junana.



- 1.5. 'Junien yhteentörmäyksillä' tarkoitetaan yhteenajoja, peräänajoja ja sivutörmäyksiä junan osan ja toisen junan tai kalustoyksikön osan tai vaihtotyöveturin välillä:
- 1.6. 'Törmäyksillä aukean tilan ulottuman sisäpuolella oleviin esteisiin' tarkoitetaan törmäystä junan osan ja kiinteiden tai väliaikaisten raiteilla tai niiden lähellä olevien esineiden välillä (lukuun ottamatta tasoristeyksissä ylittävistä ajoneuvosta tai ylittävältä käyttäjältä pudonneita esineitä). Tähän sisältyvät törmäykset ajojohtimiin.
- 1.7. 'Raiteelta suistumisella' tarkoitetaan tilannetta, jossa vähintään yksi junan pyöristä putoaa raiteeltaan.
- 1.8. "Tasoristeysonnettomuuksilla" tarkoitetaan sellaisia tasoristeyksissä tapahtuvia onnettomuuksia, joissa on osallisena ainakin yksi raideliikenteen kalustoyksikkö ja yksi tai useampi rataa ylittävä ajoneuvo, muita tasoristeyksen käyttäjiä, kuten jalankulkijoita, tai väliaikaisesti raiteilla tai niiden lähellä olevia esineitä, jotka ovat pudonneet rataa ylittävistä ajoneuvosta tai rataa ylittävältä käyttäjältä.

- 1.9. ”*Liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamilla* henkilövahinko-  
onnettomuuksilla, joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, ”  
tarkoitetaan onnettomuuksia, joissa on osallisena yksi tai useampi henkilö ja joissa  
henkilöihin törmää raideliikenteen kalustoyksikkö *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. [tark. 102]
- 1.10. ’Liikkuvan kaluston tulipaloilla’ tarkoitetaan tulipaloja ja räjähdyksiä, jotka  
tapahtuvat raideliikenteen kalustoyksiköissä (niiden kuorma mukaan luettuna)  
matkalla lähtöasemalta määränpääasemalle, mukaan luettuina tilanteet, joissa  
kalustoyksikkö on pysähdyksissä lähtöasemalla, määränpääasemalla tai  
välipysähdysasemalla, sekä tilanteet vaihtotyön aikana.
- 1.11. ’Muun tyyppisillä onnettomuuksilla’ tarkoitetaan kaikkia muita onnettomuuksia kuin  
edellä mainittuja (eli junien yhteentörmäyksiä, raiteelta suistumisia,  
tasoristeysonnettomuuksia, liikkeessä olevan liikkuvan kaluston aiheuttamia  
henkilövahinko-onnettomuuksia ja liikkuvan kaluston tulipaloja ).
- 1.12. ’Matkustajalla’ tarkoitetaan junan miehistöä lukuun ottamatta kaikkia henkilöitä,  
jotka matkustavat raideliikenteessä. Onnettomuustilastoissa mukaan luetaan  
matkustajat, jotka yrittävät nousta liikkuvaan junaan tai poistua liikkuvasta junasta.

- 1.13. 'Työntekijällä (mukaan luettuina alihankkijoiden henkilöstö ja sopimussuhteiset itsenäiset ammatinharjoittajat)' tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joiden työ liittyy rautateihin ja jotka ovat töissä onnettomuushetkellä. Mukaan luetaan junahenkilöstö sekä liikkuvasta kalustosta ja infrastruktuurista huolehtiva henkilöstö.
- 1.14. 'Tasoristeyksen käyttäjällä' tarkoitetaan henkilöä, joka käyttää tasoristeystä ylittäessään radan millä tahansa kulkuneuvolla tai jalan.
- 1.15. 'Alueella luvattomasti olevalla henkilöllä' tarkoitetaan henkilöitä, jotka oleskelevat rautatiealueilla, joissa oleskelu on kiellettyä, tasoristeyksen käyttäjiä lukuun ottamatta.
- 1.16. 'Muilla (kolmansilla osapuolilla)' tarkoitetaan henkilöitä, jotka eivät ole "matkustajia", "työntekijöitä alihankkijoiden henkilöstö mukaan luettuna", "tasoristeyksen käyttäjiä" eivätkä "alueella luvattomasti olevia henkilöitä".
- 1.17. 'Kuolemantapauksella (kuolleella)' tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden (itsemurhia lukuun ottamatta) seurauksena kuollut välittömästi tai 30 päivän kuluessa siitä.
- 1.18. 'Vakavalla loukkaantumisella (vakavasti loukkaantuneella)' tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden seurauksena loukkaantunut (itsemurhayrityksiä lukuun ottamatta) ja saanut sairaalahoitoa yli vuorokauden ajan.

2. Vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit
  - 2.1. 'Vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvällä onnettomuudella' tarkoitetaan onnettomuutta tai vaaratilannetta, josta on ilmoitettava RID1/ADR-määräysten 1.8.5 kohdan mukaisesti.
  - 2.2. 'Vaarallisilla aineilla' tarkoitetaan aineita ja tavaroita, joiden kuljettaminen on RID-ohjesäännössä kielletty tai sallittu vain siinä määrättyin ehdoin.
3. Itsemurhiin liittyvät indikaattorit
  - 3.1. 'Itsemurhalla' tarkoitetaan tarkoituksellisesti itsensä vahingoittamiseksi tehtävää tekoa, josta seuraa kuolema ja jonka toimivaltainen kansallinen viranomainen rekisteröi ja luokittelee itsemurhaksi.
4. Riskitekijöihin liittyvät indikaattorit
  - 4.1. 'Kiskon katkeamalla' tarkoitetaan kaikkia kiskoja, jotka ovat erottuneet kahteen tai useampaan osaan, tai kaikkia kiskoja, josta on irronnut pala metallia siten, että syntyy yli 50 millimetrin pituinen ja yli 10 millimetrin syvyinen lovi kiskon pintaan.

---

<sup>1</sup> RID-ohjesääntö (vaarallisten aineiden kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevat määräykset) sellaisena kuin se on hyväksyttynä vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/68/EY (EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13).

- 4.2. 'Raiteen nurjahduksella eli hellekäyrällä ja muulla raidegeometrian äkillisellä muutoksella' tarkoitetaan sellaisia virheitä raiteen jatkumossa ja raidegeometriassa, jotka edellyttävät raiteen sulkemista tai sallitun enimmäisnopeuden alentamista.
- 4.3. 'Väärin annetuilla opasteilla' tarkoitetaan kaikkia opastinjärjestelmän teknisiä virheitä (sekä infrastruktuurin että liikkuvan kaluston osalta), joiden vuoksi opastetiedot eivät ole tarpeeksi rajoittavia.
- 4.4. Punaisen (seis-opastimen) ohiajolla (Signal Passed At Danger, SPAD)' tarkoitetaan kaikkia tilanteita, joissa jokin junan osa on liikkunut liikenteenohjauksen lupaa pidemmälle.

Liikenteenohjauksen luvan vastainen ajo tarkoittaa, että on ohitettu jokin seuraavista:

- raidepuolella oleva valo-opastin tai siipiopastin taikka pysähtymiskäskeyrataosuuksilla, joilla ei ole automaattista junan kulun valvontajärjestelmää (Automatic Train Control System, ATCS, tai Automatic Train Protection System, ATP),
- ATCS- tai ATP-järjestelmän antaman, turvallisuuteen liittyvän ajoluvan päättyminen,
- säännöissä vahvistetulla suullisella tai kirjallisella luvalla ilmoitettu paikka,
- seis-levyt (päätepuskimet pois luettuina) tai käsiopasteet.

Tähän eivät sisälly tapaukset, joissa rautateillä liikkuva kalusto, johon ei ole kiinnitetty vetoyksikköä tai jonka mukana ei ole miehistöä, liikkuu seis-opastimen ohi. Tähän eivät myöskään sisälly tapaukset, joissa seis-opastetta ei ole laitettu päälle niin ajoissa, että kuljettaja ehtisi pysäyttää junan ennen kyseistä opastinta.

Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat antaa neljää alakohtaa koskevat tiedot erillisinä, ja niiden on annettava tiedot ainakin yhdestä yhteenvetoindikaattorista, joka sisältää tiedot kaikista neljästä ryhmästä.

- 4.5. 'Rikkoutuneella pyörällä' tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa pyörän olennaisiin osiin ja joka aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin).
- 4.6 'Rikkoutuneella akselilla' tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa akselin olennaisiin osiin ja joka aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin).

5. Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemisen yhteiset menetelmät

Virasto kehittää menetelmän yksikkökustannusten laskemiseksi tämän direktiivin voimaantuloon mennessä kerättyjen tietojen perusteella.


6. Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit

6.1. 'Automaattisella junan kulun valvontajärjestelmällä (Automatic Train Protection, ATP)' tarkoitetaan järjestelmää, joka pakottaa noudattamaan opastimia ja nopeusrajoituksia valvomalla nopeuksia ja pysäyttämällä junan automaattisesti opastimien niin määrätessä.

6.2. 'Tasoristeyksellä' tarkoitetaan kaikkia samalla tasolla olevia risteymäkohtia rautatien ja infrastruktuurin haltijan tunnustamien ja julkisille tai yksityisille käyttäjille avoimien kulkuväylien välillä. Mukaan ei lueta laituripolkuja eikä huoltoteiden tasoristeyksiä.

- 6.3. 'Kulkuväylällä' tarkoitetaan kaikkia julkisia tai yksityisiä katuja, teitä tai maanteitä, polut ja pyörätiet mukaan luettuina, tai muita ihmisten, eläinten, ajoneuvojen tai koneiden ja laitteiden kulkua varten varattuja reittejä.
- 6.4. 'Varoituslaittein varustetulla tasoristeyksellä' tarkoitetaan tasoristeystä, jossa risteyksen käyttäjät erotetaan lähestyvistä junasta tai joissa heitä varoitetaan siitä laitteilla, jotka aktivoituvat, kun risteystä ei ole turvallista ylittää.
- Erottaminen fyysisillä laitteilla:
    - puoli-, pari- tai kokopuomit,
    - portit.
  - Varoittaminen tasoristeyksessä sijaitsevilla varoituslaitteilla:
    - näkyvät laitteet: valot,



- äänilaitteet: kellot, äänitorvet jne.,
- fyysiset laitteet, esim. tiehidasteiden aiheuttama tärinä.

Varoituslaittein varustetut tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

1. 'Tasoristeyksellä, jossa on automaattiset puomit ja/tai automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos' tarkoitetaan tasoristeystä, jossa risteyksen puomit ja/tai varoituslaitokset aktivoituvat junan lähestyessä tai jossa on asetinlaitteeseen kytketty tasoristeyksen vapaanaolon valvonta.

Tällaiset tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

- i) automaattinen valo- ja/tai äänivaroituslaitos,
- ii) automaattiset puomit ilman valo- ja/tai äänivaroituslaitosta,
- iii) automaattiset puomit sekä automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos,
- iv) automaattiset puomit, automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä tasoristeyksen vapaanaolon valvonta.

‘Asetinlaitteeseen kytketyllä tasoristeyksen vapaanaolon valvonnalla’ tarkoitetaan opastinta tai muuta junan suojajärjestelmää, joka sallii junan edetä ainoastaan, jos tasoristeys on tieliikennepuolelta raideliikenteestä erotettu ja vapaana; tällainen vapaus todetaan valvonnan ja/tai esteiden ilmaisimen avulla.

2. ’Tasoristeyksellä, jossa on käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos ja/tai puomit/portit’ tarkoitetaan tasoristeystä, jossa rautateiden työntekijä aktivoi puomit/portit ja/tai varoituslaitokset manuaalisesti ja jossa ei ole asetinlaitteeseen kytkettyä tasoristeyksen vapaanaolon valvontaa.

Tällaiset tasoristeukset luokitellaan seuraavasti:

- v) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos,
  - vi) käsinkytkennällä tai käsin avattavat puomit tai portit,
  - vii) käsin kytkettävä ääni- ja/tai valovaroituslaitos sekä puomit tai portit.
- 6.5. ’Varoituslaitteettomalla tasoristeyksellä’ tarkoitetaan tasoristeystä, jossa ei ole aktivoituna minkäänlaista varoituslaitosta ja/tai puomia/porttia silloin, kun sen ylittäminen ei ole käyttäjälle turvallista.

7. Turvallisuusjohtamiseen liittyvät indikaattorit

7.1. 'Auditoinnilla' tarkoitetaan järjestelmällistä, riippumatonta ja dokumentoitua prosessia, jonka tarkoituksena on hankkia tarkastusaineistoa ja arvioida sitä puolueettomasti sen määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit täyttyvät.

8. Riskistön määritelmät

8.1. 'Junakilometrillä' tarkoitetaan mittayksikköä, joka vastaa junan kulkemista kilometrin matkan. Käytettävä etäisyys on tosiasiallisesti kuljettu matka, jos se on saatavissa, muussa tapauksessa käytetään rataverkon lähtö- ja saapumispaikan välistä vakioetäisyyttä. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.

8.2. 'Matkustajakilometrillä' tarkoitetaan mittayksikköä, joka vastaa yhden matkustajan kuljettamista rautateitse yhden kilometrin matkan. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.

- 8.3. 'Ratakilometrillä' tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan vain lähtöpaikan ja määränpään välinen etäisyys.
- 8.4. 'Raidekilometrillä' tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan kukin raide erikseen.

## LIITE II

### A OSA

Kumottu direktiivi ja luettelo sen muutoksista

(32 artiklassa tarkoitettut)

Direktiivi 2004/49/EY	EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44
Direktiivi 2008/57/EY	EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1
Direktiivi 2008/110/EY	EUVL L 345, 23.12.2008, s. 62
Komission direktiivi 2009/149/EY	EUVL L 313, 28.11.2009, s. 65
Oikaisu 2004/49/EY	EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16

### B OSA

Määräajat saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä

(32 artiklassa tarkoitettut)

Direktiivi	Määräaika
2004/49/EY	30.4.2006
2008/57/EY	19.7.2010
2008/110/EY	24.12.2010
2009/149/EY	18.6.2010

### LIITE III

#### VASTAAVUUSTAUUKKO

Direktiivi 2004/49/EY	Tämä direktiivi
1 artikla	1 artikla
2 artikla	2 artikla
3 artikla	3 artikla
4 artikla	4 artikla
5 artikla	5 artikla
6 artikla	6 artikla
7 artikla	7 artikla
8 artikla	8 artikla
9 artikla	9 artikla
10 artikla	10 artikla
11 artikla	12 artikla
12 artikla	11 artikla
13 artikla	13 artikla
14 a artiklan 1–7 kohta	14 artikla
14 a artiklan 8 kohta	15 artikla
15 artikla	--
16 artikla	16 artikla
17 artikla	17 artikla
18 artikla	18 artikla

19 artikla	19 artikla
20 artikla	20 artikla
21 artikla	21 artikla
22 artikla	22 artikla
23 artikla	23 artikla
24 artikla	24 artikla
25 artikla	25 artikla
26 artikla	--
--	26 artikla
27 artikla	27 artikla
28 artikla	--
29 artikla	--
30 artikla	--
31 artikla	28 artikla
32 artikla	29 artikla
--	30 artikla
--	31 artikla
33 artikla	32 artikla
--	33 artikla
34 artikla	34 artikla
35 artikla	35 artikla
Liite I	Liite I

Liite II	--
Liite III	--
Liite IV	--
Liite V	--
--	Liite II