

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2016/798,**annettu 11 päivänä toukokuuta 2016,****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 Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2004/49/EY ⁽⁴⁾ on muutettu huomattavilta osin. Koska kyseiseen direktiiviin on määrä tehdä uusia muutoksia, se olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen.
- (2) Direktiivillä 2004/49/EY vahvistettiin rautateiden turvallisuuden yhteinen sääntelykehys yhdenmukaistamalla turvallisuussääntöjen sisältö, rautatieyritysten turvallisuustodistusten antaminen, kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävät ja asema sekä onnettomuuksien tutkinta. Direktiiviä 2004/49/EY on kuitenkin syytä tarkistaa perusteellisesti, jotta yhtenäistä eurooppalaista rautatiealuetta voitaisiin kehittää edelleen.
- (3) Monissa jäsenvaltioissa metro-, raitiovaunu- ja muihin kevytraidejärjestelmiin sovelletaan paikallisia teknisiä vaatimuksia, eivätkä ne kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ⁽⁵⁾ soveltamisalaan. Tämän direktiivin ja direktiivin (EU) 2016/797 täytäntöönpanon helpottamiseksi molemmilla direktiiveillä olisi oltava sama soveltamisala. Tämän vuoksi kyseiset paikalliset järjestelmät olisi jätettävä tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.
- (4) Siinä määrin kuin joidenkin tässä direktiivissä tarkoitettujen käsitteiden soveltaminen metroihin ja muihin paikallisiin järjestelmiin voi olla hyödyllistä, jäsenvaltioiden olisi voitava päättää soveltaa tiettyjä asianmukaisiksi katsomiaan tämän direktiivin säännöksiä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän direktiivin soveltamisalaa. Tällaisissa tapauksissa jäsenvaltioille olisi varattava mahdollisuus olla soveltamatta sellaisia velvollisuuksia kuin kansallisista säännöistä ilmoittaminen ja kertomuksen antaminen.
- (5) Unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea etenkin maantieliikenteeseen verrattuna. Rautatieturvallisuus olisi pystyttävä yleisesti säilyttämään, ja sitä olisi jatkuvasti parannettava mahdollisuuksien mukaan ottaen huomioon tekniikan ja tieteen kehitys sekä unionin oikeuden ja kansainvälisen oikeuden kehittyminen. Etusija olisi annettava onnettomuuksien ehkäisemiselle. Inhimillisten tekijöiden vaikutus olisi myös otettava huomioon.

⁽¹⁾ EUVL C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ EUVL C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 26. helmikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 10. joulukuuta 2015 (EUVL C 57, 12.2.2016, s. 64). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 28. huhtikuuta 2016 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (ks. tämän virallisen lehden s. 44).

- (6) Jos jäsenvaltio säätää korkeammasta turvallisuustasosta, sen olisi varmistettava, että hyväksytyt sääntö ei muodosta yhteentoimivuuden estettä tai aiheuta syrjintää.
- (7) Unionin rautatiejärjestelmän pääasiallisten toimijoiden eli rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten olisi otettava omalta osaltaan täysi vastuu järjestelmän turvallisuudesta. Niiden olisi tarvittaessa tehtävä yhteistyötä riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamisessa.
- (8) Muita toimijoita, kuten kunnossapidosta vastaavia yksiköitä, valmistajia, liikenteenharjoittajia, lähettäjiä, vastaanottajia, täyttäjiä, tyhjentäjiä, kuormaajia, purkajia, huoltopalvelun tarjoajia, haltijoita, palveluntarjoajia ja hankintayksiköitä, ei olisi estettävä ottamasta vastuuta tuotteistaan, palveluistaan ja prosesseistaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten vastuuta rautatieturvallisuuden kehittämistä ja parantamisesta. Jokaisen toimijan unionin rautatiejärjestelmässä olisi oltava vastuussa muille toimijoille siitä, että kalustoyksikköjen asianmukaisen käyttökunnan tarkistamiseksi toimitetaan kaikki tarvittavat täydelliset ja totuudenmukaiset tiedot. Tämä koskee erityisesti tietoja tietyn kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoja, kuormaustoimenpiteiden jäljitettävyyttä ja rahtikirjoja.
- (9) Kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi varmistettava, että niiden alihankkijat ja muut osapuolet toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä. Tätä varten kunkin rautatieyrityksen, rataverkon haltijan ja kunnossapidosta vastaavan yksikön olisi sovellettava yhteisissä turvallisuusmenetelmissä vahvistettuja valvontamenetelmiä. 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 parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2016/796⁽¹⁾ perustetun Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä 'virasto', tai kansallisen turvallisuusviranomaisen valvonnan yhteydessä esittämästä pyynnöstä.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä vastavuoroisen luottamuksen ja oppimisen kulttuuria, jossa rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden henkilöstöä kannustetaan osallistumaan turvallisuuden kehittämiseen, samalla kun luottamuksellisuus varmistetaan.
- (11) 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 toimijoiden 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.
- (12) Kansalliset säännöt, jotka perustuvat usein kansallisiin teknisiin standardeihin, korvataan vähitellen yhteisissä turvallisuustavoitteissa, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä, jäljempänä 'YTE', vahvistettuihin yhteisiin vaatimuksiin perustuvilla säännöillä. Yhteentoimivuuden esteiden poistamiseksi kansallisten sääntöjen, myös liikennöintisääntöjen, määrän pitäisi vähentyä, sitä mukaa kuin YTE:ien soveltamisalaa laajennetaan koko unionin rautatiejärjestelmään ja YTE:ien avoimia kohtia suljetaan. Tätä varten jäsenvaltioiden olisi pidettävä kansallisten sääntöjen järjestelmänsä ajan tasalla, poistettava vanhentuneet säännöt ja ilmoitettava siitä viipymättä komissiolle ja virastolle.
- (13) Kansalliset säännöt olisi laadittava ja julkaistava siten, että kaikki mahdolliset kansallisen verkon käyttäjät voivat ymmärtää ne. Tällaisissa säännöissä viitataan kuitenkin usein muihin asiakirjoihin, kuten kansallisiin standardeihin, eurooppalaisiin standardeihin, kansainvälisiin standardeihin tai muihin teknisiin eritelmiin, jotka saattavat olla osittain tai täysin teollis- ja tekijänoikeuksien suojaamia. Siksi on asianmukaista, ettei julkaisuvaatimusta olisi sovellettava mihinkään asiakirjoihin, joihin kansallisessa säännössä viitataan suoraan tai välillisesti.
- (14) Kansallisiin sääntöihin sisältyy usein vaatimuksia, joilla on osittain merkitystä sekä yhteentoimivuuden että turvallisuuden kannalta. Koska turvallisuus on keskeinen vaatimus direktiivissä (EU) 2016/797, kansallisella säännöllä voi olla merkitystä direktiivin (EU) 2016/797 ja tämän direktiivin kannalta. Direktiivissä 2004/49/EY määriteltyä termiä "kansalliset turvallisuussäännöt" ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2016/796, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta (ks. tämän virallisen lehden s. 1).

2008/57/EY ⁽¹⁾ määriteltyä termiä ”kansalliset tekniset säännöt” ei olisi sen vuoksi enää määriteltävä erikseen, ja ne olisi korvattava käsitteellä ”kansalliset säännöt”, joista on ilmoitettava direktiivin (EU) 2016/797 ja/tai tämän direktiivin nojalla. Kansallisista säännöistä on ilmoitettava direktiivin (EU) 2016/797 nojalla pääasiassa silloin, kun ne liittyvät rakenteellisten osajärjestelmien markkinoille saattamiseen tai käyttöönnottoon. Niistä olisi ilmoitettava tämän direktiivin nojalla, kun ne liittyvät unionin rautatiejärjestelmän käyttöön tai tämän direktiivin yksittäisiin aiheisiin, kuten eri toimijoiden tehtäviin, turvallisuustodistuksiin, turvallisuuslupiin ja onnettomuustutkintaan.

- (15) Unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden esteiden poistamiseen sovellettava asteittainen lähestymistapa ja YTE:ien hyväksymiseksi tarvittava aika huomioon ottaen olisi toteutettava toimia sen välttämiseksi, että jäsenvaltiot antavat uusia kansallisia sääntöjä tai sitoutuvat hankkeisiin, jotka lisäävät nykyisen järjestelmän monimuotoisuutta, lukuun ottamatta tässä direktiivissä säädettyjä erityistilanteita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on tunnustettu keino riskien hallitsemiseksi, kun taas rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten vastuulla on toteuttaa viipymättä korjaavia toimia onnettomuuksien toistumisen ehkäisemiseksi. Jäsenvaltioiden olisi vältettävä uusien kansallisten sääntöjen antamista välittömästi onnettomuuden jälkeen, elleivät tällaiset uudet säännöt ole tarpeen kiireellisenä ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä.
- (16) Junien valvonta- ja merkinantojärjestelmät ovat ratkaisevassa asemassa rautateiden turvallisuuden varmistamisessa. Turvallisuuden tasoa voidaan tältä osin merkittävästi parantaa Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän, jäljempänä 'ERTMS', käyttöönnotolla unionin rautatieverkossa.
- (17) 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 soveltamista koskevia tietoja.
- (18) Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä olisi sen menettelyiden avulla varmistettava, että ihmisen kykyä ja rajoituksia sekä ihmisen suorituskykyyn kohdistuvia vaikutuksia käsitellään soveltamalla tietoja inhimillisistä tekijöistä ja käyttämällä tunnustettuja menetelmiä.
- (19) Rautateiden tavaraliikennepalveluihin olisi kuuluttava myös vaarallisten aineiden kuljettaminen. Olisi kuitenkin erotettava toisistaan tämän direktiivin tavoite, joka on unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttäminen ja mahdollisuuksien mukaan parantaminen, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/68/EY ⁽²⁾ tavoite, joka on pääasiassa säännellä aineiden luokittelua ja niiden säiliöiden ominaisuuksia, mukaan lukien säiliöiden turvallinen kuormaaminen, purkaminen ja käyttö nykyisissä rautatiejärjestelmissä. Näin ollen rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmässä olisi otettava asianmukaisesti huomioon mahdolliset lisäriskit, jotka johtuvat vaarallisia aineita sisältävien säiliöiden kuljetuksista, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2008/68/EY soveltamista.
- (20) Kaikkiin rautatieyrityksiin olisi sovellettava samoja turvallisuusvaatimuksia, jotta voidaan turvata rautatieturvallisuuden korkea taso ja kohdella rautatieyrityksiä yhtäläisesti. Jotta 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 asiaankuuluvalla toiminta-alueella. Jos virasto antaa yhtenäisen turvallisuustodistuksen rautatieyritykselle, jonka toiminta-alue on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa, sen tulisi ainoana viranomaisena arvioida, onko rautatieyritys ottanut asianmukaisesti käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä. Toiminta-alueen kannalta asiaankuuluvia kansallisia turvallisuusviranomaisia olisi otettava mukaan asiaa koskeissa kansallisissa säännöissä vahvistettujen vaatimusten arviointiin.
- (21) Direktiivin 2004/49/EY perusteella on vahvistettu yhdenmukaistettuja menettelyjä, joita sovelletaan unionin rautatiejärjestelmän toimijoihin ja kansallisiin turvallisuusviranomaisiin seurannan, vaatimustenmukaisuuden arvioinnin, valvonnan ja riskinarvioinnin osalta. Tämä sääntelykehys on riittävän valmis siihen, että vähitellen otetaan käyttöön yhteinen turvallisuustodistus, joka on voimassa asianomaisen rautatieyrityksen toiminta-alueella.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä (EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1).

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

- (22) Jotta menettelyt yhtenäisten turvallisuustodistusten antamiseksi rautatieyrityksille olisivat tehokkaammat ja yhdenmukaisemmat, on olennaisen tärkeää antaa virastolle keskeinen asema tällaisten todistusten antamisessa. Kun toiminta-alue rajoittuu yhteen jäsenvaltioon, hakijalla olisi oltava mahdollisuus valita, jättääkö se yhtenäistä turvallisuustodistusta koskevan hakemuksensa asetuksessa (EU) 2016/796 tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen kautta kyseisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuusviranomaiselle vai virastolle. Hakijan tekemän valinnan olisi oltava sitova, kunnes hakemus on käsitelty tai se peruutetaan. Tämän uuden järjestelmän pitäisi lisätä unionin rautatiejärjestelmän tehokkuutta ja toimivuutta vähentämällä rautatieyritysten hallinnollisia rasitteita.
- (23) Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi tehtävä yhteistyötä ja tarvittaessa jaettava yhtenäisten turvallisuustodistusten myöntämistä koskeva toimivalta. Olisi vahvistettava selkeät menettelysäännökset ja sovintomenettelyä koskevat säännökset, jotta voitaisiin puuttua tilanteisiin, joissa virasto ja kansalliset turvallisuusviranomaiset ovat eri mieltä yhtenäisten turvallisuustodistusten myöntämistä koskevista arvioista.
- (24) Turvallisuustodistusten myöntämistä koskevien tehtävien ja toimintojen uusjaon kansallisten turvallisuusviranomaisten ja viraston kesken olisi tapahduttava tehokkaasti. Tätä varten viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi tehtävä yhteistyösopimuksia.
- (25) Yhteistyösopimuksia tarvitaan varsinkin tiettyjen jäsenvaltioiden erityisen maantieteellisen tai historiallisen tilanteen huomioon ottamiseksi siten, että samalla varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta. Jos toiminta rajoittuu rataverkkoihin, joilla tarvitaan erityistä asiantuntemusta maantieteellisistä tai historiallisista syistä, ja jos nämä rataverkot ovat erillään muusta unionin rautatiejärjestelmästä, hakijan pitäisi voida täyttää tarvittavat muodollisuudet paikallisella tasolla asiaankuuluvien kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa. Hallinnollisten rasitteiden ja kustannusten vähentämiseksi viraston ja asiaankuuluvien kansallisten viranomaisten välillä tehtävissä yhteistyösopimuksissa olisi tämän vuoksi voitava määrätä tehtävien asianmukaisesta jakamisesta, tämän kuitenkin vaikuttamatta virastolla viime kädessä olevaan vastuuseen yhtenäisen turvallisuustodistuksen antamisessa.
- (26) Baltian maissa (Viro, Latvia ja Liettua) sijaitsevien rautatieverkkojen raideleveys on 1 520 millimetriä, joka on sama kuin niiden naapureina olevissa kolmansissa maissa mutta eroaa unionin pääasiallisen rautatieverkon raideleveydestä. Näillä Baltian verkoilla on yhteiset tekniset ja toiminnalliset vaatimukset, jotka takaavat tosiasiaa niiden välisen yhteentoimivuuden, ja tässä suhteessa yhdessä näistä jäsenvaltioista myönnetty turvallisuustodistus voitaisiin laajentaa koskemaan muitakin kyseisiä verkkoja. Jotta voitaisiin helpottaa tehokasta ja oikeasuhteista resurssien kohdentamista turvallisuustodistusten myöntämistä varten ja vähentää hakijalle aiheutuvaa taloudellista ja hallinnollista rasitetta tällaisissa tapauksissa, viraston ja asiaankuuluvien kansallisten turvallisuusviranomaisten välisiin erityisiin yhteistyöjärjestelyihin olisi kuuluttava tarvittaessa mahdollisuus antaa tehtäviä toimeksi kyseisille kansallisille turvallisuusviranomaisille.
- (27) Tämä direktiivi ei saisi johtaa turvallisuustason alenemiseen eikä lisätä kustannuksia unionin rautatiealalla. Sen vuoksi viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi otettava täysi vastuu myöntämistään yhtenäisistä turvallisuustodistuksista, ja tämä koskee erityisesti sopimussuhteeseen perustuvia ja sopimussuhteen ulkopuolisia vastuita. Virastoa tai sen henkilöstöä koskevan oikeudellisen tutkinnan tapauksessa viraston olisi tehtävä kaikilta osin yhteistyötä asianomaisten jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa.
- (28) Olisi selvästi erotettava toisistaan yhtäältä turvallisuutta koskeva viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välitön vastuu turvallisuustodistusten ja -lupien myöntämisessä ja toisaalta kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävä, joka koskee kansallisen sääntelykehyksen käyttöönottoa ja kaikkien osapuolten toiminnan jatkuvaa valvontaa. Kunkin kansallisen turvallisuusviranomaisen olisi valvottava, että rautatieyritys tai rataverkon haltija noudattaa jatkuvasti oikeudellista velvoitetta turvallisuusjohtamisjärjestelmän käyttöönoton osalta. Tämän velvoitteen noudattamisen osoittaminen voi edellyttää paitsi asianomaisessa rautatieyrityksessä tai asianomaiselle rataverkon haltijalle tehtäviä tarkastuksia myös valvontatehtäviä, joita kansallisten turvallisuusviranomaisten on suoritettava arvioidakseen, että rautatieyritys tai rataverkon haltija soveltaa edelleen asianmukaisesti turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä sen jälkeen, kun sille on myönnetty turvallisuustodistus tai -lupa. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi koordinoitava eri jäsenvaltioihin sijoittautuneita rautatieyrityksiä koskevia valvonta-toimia sekä vaihdettava tietoja keskenään ja tarvittaessa viraston kanssa. Viraston olisi avustettava kansallisia turvallisuusviranomaisia niiden tehdessä yhteistyötä. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi vahvistettava tältä osin tarvittavat järjestelyt keskinäisen tiedonvaihdon helpottamiseksi.

- (29) Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi tehtävä tiivistä yhteistyötä tapauksissa, joissa kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että viraston myöntämän yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä todistuksen antamisen edellytyksiä. Tällaisessa tapauksessa sen olisi pyydettävä virastoa rajoittamaan kyseistä todistusta tai peruuttamaan se. Viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen välisiä erimielisyyksiä varten olisi otettava käyttöön sovintomenettely. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen havaitsee valvonnan aikana vakavan turvallisuusriskin, sen olisi ilmoitettava tästä virastolle ja mahdolliselle muulle asianomaiselle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, jonka alueella rautatieyrittäjä harjoittaa liikennöintiä. Asianomaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi voitava sallia väliaikaisten turvallisuusstoimenpiteiden soveltaminen, muun muassa toiminnan välitön rajoittaminen tai keskeyttäminen. Vakavalla turvallisuusriskillä tarkoitetaan tässä yhteydessä oikeudellisten velvoitteiden tai turvallisuusmääräysten vakavaa noudattamatta jättämistä, mikä voi itsessään tai siitä aiheutuvan tapahtumaketjun seurauksena aiheuttaa onnettomuuden tai vakavan onnettomuuden.
- (30) Viraston olisi voitava ottaa käyttöön väline, joka helpottaa keskinäistä tiedonvaihtoa sellaisten asiaankuuluvien toimijoiden välillä, jotka havaitsevat turvallisuusriskin tai saavat tiedon turvallisuusriskistä, joka liittyy teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin.
- (31) Yhtenäinen turvallisuustodistus olisi annettava rautatieyrittäjälle, joka kykenee osoittamaan ottaneensa käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän.
- (32) Rataverkon haltijoilla olisi oltava keskeinen vastuu rataverkkonsa turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Rataverkon haltijoilta olisi edellytettävä kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämää turvallisuuslupaa, joka koskee niiden turvallisuusjohtamisjärjestelmää, ja niihin olisi sovellettava muita säännöksiä, jotta turvallisuusvaatimukset täyttyvät.
- (33) Junahenkilökunnan todistukset saattavat aiheuttaa ongelmia markkinoille pyrkiville rautatieyrittäjille. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että junahenkilökunnan koulutusmahdollisuudet ja todistukset, joita kansallisten sääntöjen mukaisten vaatimusten täyttäminen edellyttää, ovat niiden rautatieyrittäjien saatavilla, joilla on tarkoitus liikennöidä kyseisellä verkolla.
- (34) Kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä olisi oltava todistus tavaravaunujen osalta. Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rataverkon haltija, tällaisen todistuksen antaminen olisi sisällytettävä turvallisuuslupan 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 auditoimaan 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. Viraston olisi arvioitava tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmä ja tarvittaessa suositettava sen ulottamista koskemaan kaikkia kalustoyksiköitä.
- (35) Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi oltava organisaatioiltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan täysin riippumattomia rautatieyrittäjistä, rataverkon haltijoista, hakijoista, hankintayksiköistä tai palveluhankintasopimuksia tekevästä yksiköistä. Niiden olisi noudatettava tehtäviään suorittaessaan avoimuutta ja syrjimättömyyttä, ja niiden olisi tehtävä viraston kanssa yhteistyötä yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luomiseksi ja sovitettava yhteen päätöksentekoperusteensa. Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa voitava päättää kansallisen turvallisuusviranomaisensa liittämistä liikenneasioista vastaavaan kansalliseen ministeriöön edellyttäen, että kansallisen turvallisuusviranomaisen riippumattomuutta kunnioitetaan. Kansallisilla turvallisuusviranomaisilla olisi oltava tehtäviensä toteuttamiseen tarvittavat sisäiset ja ulkoiset organisatoriset valmiudet henkilöstöresursseina ja aineellisina voimavaroina.
- (36) Kansallisilla tutkintaelimillä on keskeinen asema turvallisuustutkimusmenettelyssä. Niiden työ on äärimmäisen tärkeää onnettomuuden tai vaaratilanteen syiden määrittämiseksi. Niillä olisi sen vuoksi ehdottomasti oltava riittävät taloudelliset resurssit ja henkilöstöresurssit tuloksellisen ja tehokkaan tutkinnan suorittamista varten. Kansallisten tutkintaelinten olisi tehtävä yhteistyötä vaihtaakseen tietoja ja parhaita käytäntöjä. Niiden olisi perustettava vertaisarviointiohjelma tutkintansa tuloksellisuuden seuraamiseksi. Vertaisarviointikertomukset olisi toimitettava virastolle, jotta se voisi seurata unionin rautatiejärjestelmän yleistä turvallisuustasoa.

- (37) Rautateillä sattuu harvoin vakavia onnettomuuksia. Niiden seuraukset voivat kuitenkin olla tuhoisia, ja ne voivat herättää yleisössä huolta unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustasosta. Näin ollen kaikista tällaisista onnettomuuksista olisi tehtävä turvallisuustutkinta uusien onnettomuuksien välttämiseksi, ja tutkinnan tulokset olisi julkistettava. Muistakin onnettomuuksista ja vaaratilanteista olisi tehtävä turvallisuustutkinta, jos ne voivat merkittävästi ennakoita tulevia vakavia onnettomuuksia.
- (38) Turvallisuustutkinta olisi pidettävä erillään saman vaaratilanteen mahdollisesta oikeudellisesta tutkinnasta, ja tutkinnan suorittajille olisi annettava mahdollisuus tutustua todisteisiin ja kuulla todistajia. Tutkinnan suorittajan olisi oltava unionin rautatiejärjestelmän 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, virastoon 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.
- (39) Vakavan onnettomuuden jälkeen tehtävä tutkinta olisi suoritettava siten, että kaikille osapuolille annetaan mahdollisuus tulla kuulluksi ja saada tulokset käyttöönsä. Tutkintaelimen olisi tutkinnan aikana erityisesti pidettävä osapuolet, joilla se katsoo olevan asiaan liittyvä turvallisuusvastuu, ajan tasalla tutkinnan edistymisestä ja otettava huomioon niiden näkemykset ja mielipiteet. Näin tutkintaelin voi saada asiaankuuluvia lisätietoja ja olla tietoinen työtään koskevista eri näkemyksistä, jotta se voi saada tutkintansa päätökseen parhaalla mahdollisella tavalla. Tällaisen kuulemisen tarkoituksena ei missään tapauksessa pidä olla syyllisyyden tai korvausvastuun osoittaminen, vaan asiastodisteiden kerääminen ja kokemuksista oppiminen turvallisuuden parantamiseksi vastaisuudessa. Tutkintaelimen olisi kuitenkin voitava valita tiedot, jotka se aikoo jakaa kyseessä olevien osapuolten kanssa, jotta vältetään aiheuttomat paineet, paitsi kun oikeudellisesta menettelystä vastuussa oleva taho sitä pyytää. Tutkintaelimen olisi myös otettava huomioon mahdollisten uhrien ja heidän omaistensa kohtuulliset tietotarpeet.
- (40) Jotta voitaisiin tehostaa tutkintaelinten toimintaa ja helpottaa niiden tehtävien suorittamista, niille olisi annettava pääsy onnettomuuspaikalle aikaisessa vaiheessa, tarvittaessa hyvässä yhteistyössä asiaan mahdollisesti liittyvien oikeusviranomaisten kanssa. Tutkintaselostuksista sekä mahdollisista tuloksista ja suosituksista saadaan tärkeää tietoa rautateiden turvallisuuden edelleen parantamiseksi, joten niiden olisi oltava yleisesti saatavilla unionin tasolla. Niiden, joille osoitetaan turvallisuussuosituksia, olisi toteutettava toimenpiteitä, joista olisi tiedotettava tutkintaelimelle.
- (41) Jos onnettomuuden tai vaaratilanteen välitön syy näyttää liittyvän ihmisen toimintaan, olisi kiinnitettävä huomiota erityisolosuhteisiin sekä siihen, miten henkilöstö suorittaa rutiinotoiminnot tavanomaisen käytön aikana, mukaan lukien ihminen-kone-rajapinnan suunnittelu, menettelyjen soveltuvuus, ristiriitaiset tavoitteet, työmäärä ja muut mahdolliset tapahtumaan vaikuttavat seikat, mukaan lukien fyysinen ja työperäinen stressi, väsymys tai psyykinen kunto.
- (42) Olisi pyrittävä varmistamaan koulutuksen ja pätevyyden korkea taso kaikkialla unionissa.
- (43) Tiettyjen tämän direktiivin muiden kuin keskeisten osien täydentämiseksi ja muuttamiseksi olisi komissiolle siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti yhteisten turvallisuusmenetelmien ja yhteisten turvallisuustavoitteiden sekä niiden tarkistamisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (44) Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano siltä osin kuin kyse on seuraavista: virastolle annettu valtuutus laatia yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, yhteisiä turvallisuustavoitteita ja niihin tehtäviä muutoksia sekä antaa asiaa koskevia suosituksia komissiolle; turvallisuustodistuksia koskevat käytännön järjestelyt; yksityiskohtaiset säännökset, joissa määritetään, mitä liitteessä III vahvistetuista vaatimuksista sovelletaan kunnossapitokonepajojen suorittamiin

kunnossapitotoimintoihin, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännökset kunnossapitokonepajojen sertifiointiin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja YTE:ien mukaisesti; yksityiskohtaiset säännökset, joissa määritetään, mitä liitteessä III vahvistetuista vaatimuksista sovelletaan muiden kalustoyksikköjen kuin tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointiin kyseisten kalustoyksikköjen teknisten ominaisuuksien perusteella, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännökset muiden kalustoyksikköjen kuin tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointiedellytysten yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja YTE:ien mukaisesti; sekä onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostuksen raportointirakenne. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽¹⁾ mukaisesti.

- (45) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen, ja varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (46) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat turvallisuuden sääntelyyn ja valvontaan liittyvien jäsenvaltioiden toimenpiteiden yhteensovittaminen, onnettomuuksien tutkinta sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden, yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuusindikaattoreiden ja yhtenäisiä turvallisuustodistuksia koskevien yhteisten vaatimusten vahvistaminen, vaan ne voidaan niiden laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (47) Velvollisuuden saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava säännöksiin, joilla muutetaan direktiivin 2004/49/EY asiasisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu mainittuun direktiiviin.
- (48) Tällä direktiivillä ei ole vaikutusta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä luetellut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tässä direktiivissä annetaan säännökset, joiden tarkoituksena on varmistaa unionin rautatiejärjestelmän turvallisuuden kehittäminen ja parantaminen sekä parantaa pääsymahdollisuuksia rautatiemarkkinoille

- a) yhdenmukaistamalla jäsenvaltioiden sääntelykehykset;
- b) määrittelemällä unionin rautatiejärjestelmän eri toimijoiden velvollisuudet;
- c) laatimalla yhteisiä turvallisuustavoitteita ja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä pyrkien poistamaan vähitellen kansallisten sääntöjen tarve;
- d) vahvistamalla periaatteet turvallisuustodistusten ja -lupien antamista, uusimista, muuttamista ja rajoittamista tai peruuttamista varten;
- e) edellyttämällä, että kullekin jäsenvaltiolle perustetaan kansallinen turvallisuusviranomainen ja elin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa varten; ja
- f) määrittelemällä rautatieturvallisuuden hallintaa, sääntelyä ja valvontaa koskevia yhteisiä periaatteita.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioiden rautatiejärjestelmään, joka voidaan jakaa osajärjestelmiin rakenteellisin ja toiminnallisin perustein. Direktiivi kattaa koko järjestelmää koskevat turvallisuusvaatimukset, mukaan luettuina infrastruktuurin ja liikennöinnin turvallinen hallinnointi sekä rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja unionin rautatiejärjestelmän muiden toimijoiden välinen vuorovaikutus.
2. Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin:
 - a) metrot;
 - b) raitiotieliikenteen ja kevytraideliikenteen kalustoyksiköt sekä yksinomaan näillä kalustoyksiköillä käytettävä infrastruktuuri; tai
 - c) verkot, jotka ovat unionin muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikenteeseen ja yksinomaan näillä verkoilla liikennöivät yritykset.
3. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden ulkopuolelle
 - a) sellaisen yksityisomistuksessa olevan rautateiden infrastruktuurin, sivuraiteet mukaan lukien, jota niiden omistaja tai joku toimija käyttää omassa tavaraliikenteessään tai muussa kuin kaupallisessa tarkoituksessa harjoittamassaan henkilöliikenteessä, ja yksinomaan tällaisessa infrastruktuurissa käytettävät kalustoyksiköt;
 - b) infrastruktuurin ja kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu yksinomaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön;
 - c) kevytraideliikenteen infrastruktuurin, jolla raskaan rautatieliikenteen kalustoyksiköt satunnaisesti liikkuvat kevytraideliikenteen järjestelmän liikennöintiedellytyksiä noudattaen, ainoastaan sikäli kuin tämä on näiden kalustoyksikköjen toimivien ratayhteyksien vuoksi välttämätöntä; ja
 - d) kalustoyksiköt, joita käytetään pääasiallisesti kevytraideliikenteen infrastruktuurissa mutta joiden varustukseen kuuluu sellaisia raskaan rautatieliikenteen komponentteja, jotka ovat välttämättömiä sitä varten, että nämä kalustoyksiköt pystyvät kulkemaan raskaan rautatieliikenteen infrastruktuuriin kuuluvan rajoitetun osuuden kautta, ainoastaan sikäli kuin tämä on tarpeen toimivien ratayhteyksien vuoksi.
4. Sen estämättä, mitä 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat tarvittaessa päättää soveltaa tämän direktiivin säännöksiä metroihin ja muihin paikallisiin järjestelmiin kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä

- 1) 'unionin rautatiejärjestelmällä' tarkoitetaan unionin rautatiejärjestelmää sellaisena kuin se on määritelty direktiivin (EU) 2016/797 2 artiklan 1 kohdassa;
- 2) 'rataverkon haltijalla' tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (1) 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyä rataverkon haltijaa;
- 3) 'rautatieyrityksellä' tarkoitetaan direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 1 kohdassa määriteltyä rautatieyritystä sekä muuta julkista tai yksityistä yritystä, joka harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalvelusta; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
- 4) 'yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä' (YTE) tarkoitetaan kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevaa, direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti hyväksyttyä eritelmää, jolla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;
- 5) 'yhteisillä turvallisuustavoitteilla' tarkoitetaan turvallisuuden vähimmäistasoja, jotka on saavutettava koko järjestelmässä ja mahdollisuuksien mukaan unionin rautatiejärjestelmän (kuten tavanomaisen rautatiejärjestelmän, suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän, pitkien rautatietunnelien tai yksinomaan tavaraliikenteeseen tarkoitettujen ratojen) eri osissa;

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

- 6) 'yhteisillä turvallisuusmenetelmillä' tarkoitetaan menetelmiä, joilla kuvaillaan, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuusvaatimusten noudattamista arvioidaan;
- 7) 'kansallisella turvallisuusviranomaisella' tarkoitetaan kansallista elintä, jolla on rautateiden turvallisuuteen tämän direktiivin mukaisesti liittyvät tehtävät, tai elintä, jolle useat jäsenvaltiot ovat uskoneet nämä tehtävät yhtenäisen turvallisuusjärjestelmän varmistamiseksi;
- 8) 'kansallisilla säännöillä' tarkoitetaan kaikkia sellaisia jäsenvaltiossa vahvistettuja sitovia sääntöjä riippumatta siitä, mikä elin on säännöt antanut, joihin sisältyy rautateiden turvallisuutta koskevia tai teknisiä vaatimuksia, jotka ovat muita kuin unionin tai kansainvälisissä säännöissä asetetut vaatimukset, ja joita sovelletaan kyseisessä jäsenvaltiossa rautatieyrityksiin, rataverkon haltijoihin tai kolmansiin osapuoliin;
- 9) 'turvallisuusjohtamisjärjestelmällä' tarkoitetaan rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiota, järjestelyjä ja menettelyjä, joilla varmistetaan sen toimintojen turvallinen hallinnointi;
- 10) 'tutkinnasta vastaavalla' tarkoitetaan henkilöä, joka on vastuussa tutkinnan järjestämisestä, suorittamisesta ja valvonnasta;
- 11) 'onnettomuudella' tarkoitetaan ei-toivottua tai tahatonta äkillistä tapahtumaa tai erityistä tällaisten tapahtumien ketjua, jolla on haitallisia seurauksia; onnettomuudet jaetaan seuraaviin luokkiin: törmäykset; raiteilta suistumiset; tasoristeysonnettomuudet; henkilöonnettomuudet, joissa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa; tulipalot ja muut;
- 12) 'vakavalla onnettomuudella' tarkoitetaan 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 seurauksiltaan samanlaista onnettomuutta, jolla on selvä vaikutus rautateiden turvallisuuden sääntelyyn tai sen hallinnointiin; 'huomattavalla vahingolla' tarkoitetaan vahinkoa, jonka tutkintaelin voi välittömästi arvioida aiheuttavan yhteensä vähintään kahden miljoonan euron kustannukset;
- 13) 'vaaratilanteella' tarkoitetaan tapahtumaa, joka ei ole onnettomuus tai vakava onnettomuus mutta joka vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuuden;
- 14) 'tutkinnalla' tarkoitetaan onnettomuuden ja vaaratilanteen ehkäisemiseksi suoritettua toimintaa, johon kuuluu tietojen hankkiminen ja analysointi, johtopäätösten teko, myös syiden selvittäminen ja tarvittaessa turvallisuussuosituksen antaminen;
- 15) 'syillä' tarkoitetaan tekoja, laiminlyöntejä, tapahtumia tai olosuhteita tai näiden yhdistelmiä, jotka ovat johtaneet onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen;
- 16) 'kevytraiteella' tarkoitetaan kaupunkien ja/tai esikaupunkien raideliikennejärjestelmää, jonka törmäysturvallisuus on luokiteltu (standardin EN 15227:2011 mukaisesti) tasoille C-III tai C-IV ja jossa käytettävän kalustoyksikön lujuus on korkeintaan 800 kN (pituussuuntainen puristusvoima kytkentäalueella); kevytraidejärjestelmillä voi olla oma tai tieliikenteen kanssa jaettu väylä, ja sen kalustoyksiköjä ei tavallisesti vaihdeta pitkän matkan matkustaja- tai tavaraliikenteen kanssa;
- 17) 'vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella' tarkoitetaan elintä, jonka on ilmoitettu olevan vastuussa tai joka on nimetty vastaamaan vaatimustenmukaisuuden arviointitoimista, kuten kalibroinnista, testauksesta, sertifioinnista ja tarkastuksista; vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos luokitellaan "ilmoitetuksi laitokseksi" jäsenvaltion annettua tätä koskevan ilmoituksen; vaatimustenmukaisuuden arviointilaitos luokitellaan "nimetyksi laitokseksi" jäsenvaltion tehtyä tällaisen nimeämisen;
- 18) 'yhteentoimivuuden osatekijöillä' tarkoitetaan yhteentoimivuuden osatekijöitä, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin (EU) 2016/797 2 artiklan 7 kohdassa;
- 19) 'haltijalla' tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka kalustoyksikön omistajana tai sen käyttöoikeuden saaneena käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä ja joka on rekisteröity haltijaksi direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettuun kalustorekisteriin;
- 20) 'kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä' tarkoitetaan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettuun kalustorekisteriin;
- 21) 'kalustoyksiköllä' tarkoitetaan raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu pyörillä raiteilla vetovoiman avulla tai ilman sitä; kalustoyksikkö koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä;

- 22) 'valmistajalla' tarkoitetaan valmistajaa, sellaisena kuin se on määritelty direktiivin (EU) 2016/797 2 artiklan 36 kohdassa;
- 23) 'lähettäjällä' tarkoitetaan yritystä, joka lähettää tavaroita joko omaan lukuunsa tai kolmannen osapuolen puolesta;
- 24) 'vastaanottajalla' tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ottaa tavarat vastaan kuljetussopimuksen nojalla; jos kuljetus tapahtuu ilman kuljetussopimusta, luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka huolehtii tavaroista niiden saapuessa, pidetään vastaanottajana;
- 25) 'kuormaajalla' tarkoitetaan yritystä, joka kuormaa pakattuja tavaroita, pienkontteja tai UN-säiliöitä vaunuun tai konttiin tai joka kuormaa kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin tai UN-säiliön vaunuun;
- 26) 'purkajalla' tarkoitetaan yritystä, joka poistaa vaunusta kontin, irtotavarakontin, MEG-kontin, säiliökontin tai UN-säiliön, tai yritystä, joka purkaa pakattuja tavaroita, pienkontteja tai UN-säiliöitä vaunusta tai kontista, tai yritystä, joka purkaa tavaroita säiliöstä (säiliövaunusta; irrotettavasta säiliöstä, UN-säiliöstä tai säiliökontista) taikka monisäiliövaunusta tai MEG-kontista, tai vaunusta, irtotavarakuljetukseen tarkoitettusta suurkontista tai pienkontista tai irtotavarakontista;
- 27) 'täyttäjällä' tarkoitetaan yritystä, joka täyttää aineita säiliöön (mukaan lukien säiliövaunu, irrotettavia säiliöitä kuljettava vaunu, UN-säiliö tai säiliökontti) tai vaunuun, suurkonttiin tai pienkonttiin irtotavarana kuljettavaksi taikka monisäiliövaunuun tai MEG-konttiin;
- 28) 'tyhjentäjällä' tarkoitetaan yritystä, joka poistaa aineita säiliöstä (mukaan lukien säiliövaunu, irrotettavia säiliöitä kuljettava vaunu, UN-säiliö tai säiliökontti) taikka vaunusta, irtotavarakuljetukseen tarkoitettusta suurkontista tai pienkontista taikka monisäiliövaunusta tai MEG-kontista;
- 29) 'liikenteenharjoittajalla' tarkoitetaan yritystä, joka suorittaa kuljetuksen kuljetussopimuksen nojalla;
- 30) 'hankintayksiköllä' tarkoitetaan julkista tai yksityistä yksikköä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun ja/tai rakentamisen taikka ajan tasalle saattamisen tai uudistamisen;
- 31) 'toiminnan lajilla' tarkoitetaan sellaisia lajeja kuin henkilöliikenne, suurnopeusliikenne mukaan luettuna tai ilman sitä, tavaraliikenne, vaarallisten aineiden kuljetukset mukaan luettuina tai ilman niitä, sekä pelkkiä vaihtotyöpalveluja;
- 32) 'toiminnan laajuudella' tarkoitetaan laajuutta, jonka määrittävät matkustajien ja/tai rahdin määrä ja rautatieyrityksen arvioitu koko rautatiealalla työskentelevien työntekijöiden määrällä mitattuna (eli mikroyritys, pienyritys, keskisuuri yritys tai suuryritys);
- 33) 'toiminta-alueella' tarkoitetaan verkkoa tai verkkoja yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa, jossa rautatieyritys aikoo toimia.

II LUKU

RAUTATIETURVALLISUUDEN KEHITTÄMINEN JA HALLINNOINTI

4 artikla

Unionin rautatiejärjestelmän toimijoiden asema rautateiden turvallisuuden kehittämisessä ja parantamisessa

1. Rautateiden turvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi jäsenvaltioiden on toimivaltuuksiensa rajoissa
 - a) varmistettava, että rautateiden turvallisuustaso pystytään yleisesti säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon unionin oikeuden ja kansainvälisten sääntöjen kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys ja antaen etusija onnettomuuksien ehkäisemiselle;
 - b) varmistettava, että sovellettava lainsäädäntö pannaan täytäntöön avoimesti ja ketään syrjimättä Euroopan yhteisen rautatieliikennejärjestelmän kehittämistä edistäen;
 - c) varmistettava, että rautateiden turvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi toteutettavissa toimenpiteissä otetaan huomioon järjestelmänäkökohdat;

- d) varmistettava, että rataverkon haltijat ja rautatieyritykset ovat kukin itselleen kuuluvalla järjestelmän osalta vastuussa unionin rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja siitä aiheutuvien riskien hallinnasta, sekä velvoitettava ne
- i) toteuttamaan 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä, tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä;
 - ii) soveltamaan unionin ja kansallisia sääntöjä;
 - iii) ottamaan käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmiä tämän direktiivin mukaisesti;
- e) varmistettava, että kukin rataverkon haltija ja kukin rautatieyritys vastaa suhteessa käyttäjiin, asiakkaisiin, asianomaisiin työntekijöihin ja 4 kohdassa tarkoitettuihin muihin toimijoihin sille kuuluvasta järjestelmän osasta ja sen turvallisesta käytöstä, mukaan luettuina materiaalien toimitus ja palvelujen hankinta, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden lainsäädännön mukaista siviilioikeudellista vastuuta;
- f) laadittava ja julkaistava vuotuiset turvallisuussuunnitelmat, joissa vahvistetaan toimenpiteet, joiden avulla yhteiset turvallisuustavoitteet on tarkoitus saavuttaa; ja
- g) tuettava tarvittaessa viraston työtä sen seurattessa rautateiden turvallisuuden kehitystä unionin tasolla.
2. Viraston on varmistettava toimivaltansa puitteissa, että rautateiden turvallisuustaso pystytään yleisesti säilyttämään ja että sitä parannetaan jatkuvasti, jos se on kohtuudella mahdollista, ottaen huomioon unionin oikeuden kehittyminen sekä tekniikan ja tieteen kehitys sekä antaen etusija vakavien onnettomuuksien ehkäisemiselle.
3. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on
- a) toteutettava 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettavat riskinhallintatoimenpiteet, tarvittaessa toistensa ja muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä;
 - b) otettava turvallisuusjohtamisjärjestelmässään huomioon muiden toimijoiden ja kolmansien osapuolten toimintaan liittyvät riskit;
 - c) tarvittaessa sopimusteitse velvoitettava 4 kohdassa tarkoitettavat muut toimijat, joilla on mahdollisesti vaikutusta unionin rautatiejärjestelmän turvalliseen käyttöön, toteuttamaan riskinhallintatoimenpiteitä; ja
 - d) varmistettava, että niiden alihankkijat toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä soveltamalla omavalvontamenettelyissä yhteisiä turvallisuusmenetelmiä, jotka vahvistetaan 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetuissa omavalvontaa koskeissa yhteisissä turvallisuusmenetelmissä, ja että tästä määrätään sopimusjärjestelyissä, jotka on annettava tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä.
4. Rajoittamatta 3 kohdassa tarkoitettua rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden vastuuta, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen ja kaikkien muiden toimijoiden, joilla on mahdollisesti vaikutusta unionin rautatiejärjestelmän turvalliseen käyttöön, mukaan lukien valmistajat, huoltopalvelujen tarjoajat, kalustoyksikön haltijat, palvelujentarjoajat, hankintayksiköt, liikenteenharjoittajat, lähettäjät, vastaanottajat, kuormaajat, purkajat, täyttäjät ja tyhjentäjät, on
- a) toteutettava tarvittavat riskinhallintatoimenpiteet, tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä;
 - b) varmistettava, että niiden toimittamat osajärjestelmät, lisävarusteet ja materiaalit ja niiden tarjoamat palvelut ovat niitä ja niiden käyttöä koskevien vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta asianomainen rautatieyritys ja/tai rataverkon haltija voi käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluja turvallisesti.
5. Jos rautatieyritykset, rataverkon haltijat tai ketkä tahansa 4 kohdassa tarkoitetuista toimijoista havaitsevat turvallisuusriskin tai saavat tiedon turvallisuusriskistä, joka liittyy teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin, myös rakenteellisissa osajärjestelmissä, niiden on kunkin toimivaltansa puitteissa
- a) toteutettava tarvittava korjaava toimenpide havaitun turvallisuusriskin käsittelemiseksi;

b) ilmoitettava kyseisistä riskeistä asiaan kuuluville osapuolille, jotta nämä voivat toteuttaa muut tarvittavat korjaavat toimet unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustason säilyttämiseksi jatkuvasti. Virasto voi ottaa käyttöön välineen, joka helpottaa tätä tiedonvaihtoa asiaankuuluvien toimijoiden välillä, ottaen huomioon asianomaisten käyttäjien yksityisyyden, kustannus-hyötyanalyysin tulokset sekä viraston jo käyttöön ottamat tietotekniset sovellukset ja rekisterit.

6. Jos kalustoyksikköjä vaihdetaan rautatieyritysten välillä, kaikkien asianomaisten toimijoiden on vaihdettava kaikki tiedot, joilla on merkitystä turvallisen käytön kannalta, mukaan lukien muun muassa tiedot asianomaisten kalustoyksikön tilasta ja historiasta, kunnossapitoasiakirjoista jäljitettävyyttä varten, kuormaustoiimenpiteiden jäljitettävyydestä ja rahtikirjoista.

5 artikla

Yhteiset turvallisuusindikaattorit

1. Yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioimisen helpottamiseksi ja rautateiden turvallisuuden yleisen kehittymisen seuraamiseksi jäsenvaltioiden on kerättävä tietoja yhteisistä turvallisuusindikaattoreista 19 artiklassa tarkoitettujen kansallisten turvallisuusviranomaisten vuosikertomusten perusteella.

2. Yhteiset turvallisuusindikaattorit vahvistetaan liitteessä I.

6 artikla

Yhteiset turvallisuusmenetelmät

1. Yhteisissä turvallisuusmenetelmissä on kuvattava, miten turvallisuuden tasoa ja turvallisuustavoitteiden saavuttamista ja muiden turvallisuutta koskevien vaatimusten noudattamista arvioidaan tarvittaessa myös riippumattoman arviointielimen avulla siten, että laaditaan ja määritellään

- a) riskien arviointimenetelmät;
- b) menetelmät, joilla arvioidaan 10 ja 12 artiklan mukaisesti myönnettyjen turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien vaatimusten noudattaminen;
- c) kansallisten turvallisuusviranomaisten soveltamat valvontamenetelmät sekä rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksikköjen soveltama omavalvonta;
- d) rautatietoimijoiden ja niiden toiminnan turvallisuustason arviointimenetelmät kansallisella ja unionin tasolla;
- e) turvallisuustavoitteiden saavuttamisen arvioinnin menetelmät kansallisella ja unionin tasolla; ja
- f) mahdolliset muut menetelmät, jotka kattavat turvallisuusjohtamisjärjestelmän sellaiset menettelyt, jotka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla.

2. Komissio valtuuttaa täytäntöönpanosäädöksin viraston laatimaan luonnokset yhteisiksi turvallisuusmenetelmiksi ja niiden muutoksiksi sekä antamaan ne komissiolle suosituksina edellyttäen, että voidaan selkeästi perustella uuden tai muutetun yhteisen turvallisuusmenetelmän tarve ja vaikutukset voimassa oleviin sääntöihin ja unionin rautatiejärjestelmän turvallisuustasoon. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelu-menettelyä noudattaen. Jos 28 artiklassa tarkoitettu komitea, jäljempänä 'komitea', ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa on otettava huomioon käyttäjien, kansallisten turvallisuusviranomaisten ja sidosryhmien, tarvittaessa myös työmarkkinaosapuolten, kannat. Suositukseen on sisällyttävä raportti tämän kuulemisen tuloksista sekä raportti hyväksyttävien uusien tai muutettujen yhteisten turvallisuusmenetelmien vaikutusten arvioinnista.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua valtuutusta käytettäessä viraston tai komission on tiedotettava komitealle järjestelmällisesti ja säännöllisesti yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevasta valmistelutyöstä. Komissio voi tämän työn aikana antaa virastolle mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan, yhteisiä turvallisuusmenetelmiä ja kustannus-hyötyanalyysia koskevia suosituksia. Komissio voi erityisesti vaatia, että virasto tarkastelee vaihtoehtoisia ratkaisuja ja että näiden vaihtoehtoisten ratkaisujen kustannuksia ja hyötyjä arvioidaan yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskevaan ehdotukseen liitettyssä kertomuksessa.

Komitea avustaa komissiota ensimmäisessä alakohdassa mainituissa tehtävissä.

4. Komissio tarkastelee viraston antamaa suositusta varmistaakseen, että 2 kohdassa tarkoitettu valtuutus on täytetty. Jos valtuutusta ei ole täytetty, komissio pyytää virastoa tarkastelemaan uudelleen suositustaan osoittaen ne valtuutuksen kohdat, joita ei ole täytetty. Komissio voi perustelluista syistä päättää muuttaa virastolle annettua valtuutusta 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Komitea avustaa komissiota ensimmäisessä alakohdassa mainituissa tehtävissä.

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

6. Viraston antaman suosituksen perusteella ja tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen tarkastelun jälkeen komissiolla on valta antaa yhteisten turvallisuusmenetelmien ja niihin tehtävien muutosten sisältöä koskevia delegoituja säädöksiä 27 artiklan mukaisesti.

7. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin sääntöihinsä viipymättä kaikki yhteisten turvallisuusmenetelmien hyväksymisen ja niihin tehtyjen muutosten perusteella tarvittavat muutokset.

7 artikla

Yhteiset turvallisuustavoitteet

1. Yhteisissä turvallisuustavoitteissa vahvistetaan turvallisuuden vähimmäistasot, jotka on saavutettava koko järjestelmässä ja mahdollisuuksien mukaan rautatiejärjestelmän eri osissa kussakin jäsenvaltiossa ja unionissa. Yhteiset turvallisuustavoitteet voidaan ilmaista hyväksyttävän riskitason kriteereinä tai turvallisuustavoitetasoina, ja niissä on otettava huomioon erityisesti

- a) matkustajiin, henkilöstöön, mukaan luettuna työntekijät tai alihankkijat, tasoristeysten käyttäjiin ja muihin kohdistuvat henkilökohtaiset riskit sekä alueella luvattomasti oleviin henkilöihin kohdistuvat henkilökohtaiset riskit, sanotun kuitenkin rajoittamatta voimassa olevia kansallisia ja kansainvälisiä vastuusääntöjä;
- b) yhteiskuntaan kohdistuvat riskit.

2. Komissio valtuuttaa täytäntöönpanosäädöksin viraston laatimaan luonnokset yhteisiksi turvallisuustavoitteiksi ja niiden muutoksiksi sekä antamaan ne komissiolle suosituksina edellyttäen, että voidaan selkeästi perustella uuden tai muutetun yhteisen turvallisuustavoitteen tarve ja vaikutukset voimassa oleviin sääntöihin. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua valtuutusta käytettäessä viraston tai komission on tiedotettava komitealle järjestelmällisesti ja säännöllisesti yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevasta valmistelutyöstä. Komissio voi tämän työn aikana antaa virastolle mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan, yhteisiä turvallisuustavoitteita ja kustannus-hyötyanalyysia koskevia suosituksia. Komissio voi erityisesti vaatia, että virasto tarkastelee vaihtoehtoisia ratkaisuja ja että näiden vaihtoehtoisten ratkaisujen kustannuksia ja hyötyjä arvioidaan yhteisiä turvallisuustavoitteita koskevaan ehdotukseen liitettyssä kertomuksessa.

Komitea avustaa komissiota ensimmäisessä alakohdassa mainituissa tehtävissä.

4. Komissio tarkastelee viraston antamaa suositusta varmistaakseen, että 2 kohdassa tarkoitettu valtuutus on täytetty. Jos valtuutusta ei ole täytetty, komissio pyytää virastoa tarkastelemaan uudelleen suositustaan osoittaen ne valtuutuksen kohdat, joita ei ole täytetty. Komissio voi perustelluista syistä päättää muuttaa virastolle annettua valtuutusta 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.

Komitea avustaa komissiota ensimmäisessä alakohdassa mainituissa tehtävissä.

5. Yhteisiä turvallisuustavoitteita on tarkistettava säännöllisin väliajoin ottaen huomioon rautateiden turvallisuuden yleinen kehittyminen. Tarkistetuista yhteisistä turvallisuustavoitteista on käytävä ilmi mahdolliset painopistealat, joilla turvallisuutta on edelleen parannettava.
6. Viraston antaman suosituksen perusteella ja tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitetun tarkastelun jälkeen komissiolla on valta antaa yhteisten turvallisuustavoitteiden ja niihin tehtävien muutosten sisältöä koskevia delegoituja säädöksiä 27 artiklan mukaisesti.
7. Jäsenvaltioiden on tehtävä kansallisiin sääntöihinsä kaikki tarvittavat muutokset saavuttaakseen ainakin yhteiset turvallisuustavoitteet ja kaikki tarkistetut turvallisuustavoitteet niihin liittyvien täytäntöönpanoaikataulujen mukaisesti. Tällaiset muutokset on otettava huomioon 4 artiklan 1 kohdan f alakohdassa tarkoitetuissa vuotuisissa turvallisuussuunnitelmissa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle 8 artiklan mukaisesti.

8 artikla

Kansalliset säännöt turvallisuuden alalla

1. Kansallisia sääntöjä, joista on direktiivin 2004/49/EY nojalla ilmoitettu viimeistään 15 päivänä kesäkuuta 2016, sovelletaan, jos ne
 - a) kuuluvat johonkin liitteessä II määritellyistä tyypeistä; ja
 - b) ovat unionin oikeuden mukaiset erityisesti YTE:ien, yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien osalta; ja
 - c) eivät johda mielivaltaiseen syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikennöinnin peiteltyyn rajoittamiseen.
2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2018 tarkistettava 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset säännöt ja kumottava:
 - a) kansalliset säännöt, joita ei ole ilmoitettu tai jotka eivät täytä 1 kohdassa yksilöityjä vaatimuksia;
 - b) kansalliset säännöt, jotka ovat käyneet tarpeettomiksi unionin oikeuden vuoksi erityisesti YTE:ien, yhteisten turvallisuustavoitteiden ja yhteisten turvallisuusmenetelmien osalta.Tätä varten jäsenvaltiot voivat käyttää asetuksen (EU) 2016/796 27 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua sääntöjen hallinnointivälinettä ja pyytää virastoa tarkastelemaan yksittäisiä sääntöjä tässä kohdassa yksilöityjen vaatimusten pohjalta.
3. Jäsenvaltiot saavat vahvistaa uusia kansallisia sääntöjä tämän direktiivin nojalla ainoastaan seuraavissa tapauksissa:
 - a) yhteinen turvallisuusmenetelmä ei kata olemassa olevien turvallisuusmenetelmien sääntöjä;
 - b) YTE:t eivät vielä sisällä rataverkon toimintasääntöjä;
 - c) on toteutettava kiireellisesti ennaltaehkäisevä toimenpide, erityisesti onnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen;
 - d) aiemmin ilmoitettu sääntö on tarkistettava;
 - e) säännöt, jotka koskevat turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavalle henkilöstölle asetettuja vaatimuksia, mukaan lukien valintaperusteet, fyysinen ja psyykinen kunto ja ammatillinen koulutus, eivät vielä sisälly YTE:ään tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2007/59/EY⁽¹⁾.

4. Jäsenvaltioiden on esitettävä uuden kansallisen säännön luonnos viraston ja komission tarkasteltavaksi hyvissä ajoin ja asetuksen (EU) 2016/796 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen määräaikojen mukaisesti, ennen ehdotetun uuden säännön suunniteltua sisällyttämistä kansalliseen oikeusjärjestelmään ja antaen perustelut sen sisällyttämiselle, asetuksen (EU) 2016/796 27 artiklan mukaisesti asianmukaisia tietoteknisiä järjestelmiä käyttäen. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että luonnos on kehitetty niin pitkälle, että viraston on mahdollista tarkastella sitä asetuksen (EU) 2016/796 25 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

5. Kun kyse on kiireellisistä ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä, jäsenvaltiot voivat hyväksyä uuden säännön ja soveltaa sitä viipymättä. Kyseisestä säännöstä on ilmoitettava asetuksen (EU) 2016/796 27 artiklan 2 kohdan mukaisesti, ja viraston on arvioitava sääntö asetuksen (EU) 2016/796 26 artiklan 1, 2 ja 5 kohdan mukaisesti.

6. Jos viraston tietoon tulee ilmoitettu tai ilmoittamatta jätetty kansallinen sääntö, joka on käynyt tarpeettomaksi tai on ristiriidassa yhteisten turvallisuusmenetelmien tai muun sellaisen unionin oikeuden kanssa, joka on hyväksytty sen jälkeen, kun kyseistä kansallista sääntöä on alettu soveltaa, sovelletaan asetuksen (EU) 2016/796 26 artiklassa säädettyä menettelyä.

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

7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava hyväksymänsä kansalliset säännöt virastolle ja komissiolle. Niiden on käytettävä asetuksen (EU) 2016/796 27 artiklan mukaisesti asianmukaisia tietoteknisiä järjestelmiä. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että olemassa olevat kansalliset säännöt ovat helposti saatavilla ja julkisia sekä terminologialtaan kaikkien asianomaisten osapuolten ymmärrettävissä. Jäsenvaltioita voidaan pyytää antamaan lisätietoja kansallisista säännöistään.
8. Jäsenvaltiot voivat päättää olla ilmoittamatta puhtaasti paikallisia sääntöjä ja rajoituksia. Tällöin jäsenvaltioiden on mainittava kyseiset säännöt ja rajoitukset direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetuissa infrastruktuurirekistereissä tai ilmoitettava direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettuun verkkoselostuksessa, missä kyseiset säännöt ja rajoitukset on julkaistu.
9. Tämän artiklan mukaisesti ilmoitettuihin kansallisiin sääntöihin ei sovelleta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2015/1535 (*) säädettyä ilmoitusmenettelyä.
10. Virasto tutkii kansallisten sääntöjen luonnokset ja olemassa olevat kansalliset säännöt asetuksen (EU) 2016/796 25 ja 26 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen.
11. Kansallisia sääntöjä, joita ei ole ilmoitettu tämän artiklan mukaisesti, ei sovelleta tätä direktiiviä sovellettaessa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 kohdan soveltamista.

9 artikla

Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

1. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön omat turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet, että se on YTE:ssä vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaan kuuluvia osia ja 8 artiklan mukaisesti ilmoitettuja kansallisia sääntöjä.
2. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on oltava dokumentoitu kaikilta olennaisilta osiltaan, ja siinä on erityisesti kuvattava vastuunjakoa infrastruktuurin haltijan tai rautatieyrityksen organisaatiossa. Siinä on osoitettava, miten johtamisella varmistetaan järjestelmän hallinta eri tasoilla, miten henkilöstö ja sen edustajat kaikilla tasoilla pääsevät vaikuttamaan ja miten turvallisuusjohtamisjärjestelmän jatkuva parantaminen varmistetaan. Siinä on selkeästi sitouduttava soveltamaan johdonmukaisesti inhimillisiä tekijöitä koskevia tietoja ja menetelmiä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on edistettävä vastavuoroisen luottamuksen ja oppimisen kulttuuria, jossa henkilöstöä kannustetaan osallistumaan turvallisuuden kehittämiseen, samalla kun luottamuksellisuus varmistetaan.
3. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän on sisällettävä seuraavat perusosat:
 - a) organisaation pääjohtajan hyväksymä ja koko henkilökunnan tiedoksi annettu turvallisuuspolitiikka;
 - b) organisaation laadulliset ja määrälliset tavoitteet turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi sekä suunnitelmat ja menettelyt kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi;
 - c) voimassa olevien, uusien ja muutettujen teknisten ja toiminnallisten vaatimusten tai muiden määräävien ehtojen täyttämistä koskevat menettelyt, jotka on vahvistettu yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä, 8 artiklassa ja liitteessä II tarkoitetuissa kansallisissa säännöissä, muissa asiaa koskevissa säännöissä tai viranomaisten päätöksissä;
 - d) menettelyt, jotka koskevat vaatimusten ja muiden määräävien ehtojen täyttämisen varmistamista laitteiden ja toiminnan koko elinkaaren ajan;
 - e) menettelyt ja menetelmät riskien tunnistamiseksi, riskien arvioimiseksi ja riskinhallintatoimenpiteiden toteuttamiseksi aina, kun toimintaolosuhteiden muutoksesta tai uusien välineiden käyttöönotosta aiheutuu uusia riskejä infrastruktuurille tai ihmisen, koneen ja organisaation väliselle rajapinnalle;
 - f) sellaisten henkilökunnan koulutusohjelmien ja järjestelmien tarjoaminen, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen, mukaan lukien fyysistä ja psyykkistä kuntoa koskevat järjestelyt;

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/1535, annettu 9 päivänä syyskuuta 2015, teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisesta noudatettavasta menettelystä (EUVL L 241, 17.9.2015, s. 1).

- g) järjestelyt, jotka koskevat riittävien tietojen välittämistä organisaatiossa ja tarvittaessa rautatiejärjestelmän eri organisaatioiden välillä;
- h) menettelyt ja mallit turvallisuutta koskevien tietojen dokumentoimiselle sekä menettelyn määrääminen turvallisuutta koskevien olennaisten tietojen esittämistavan hallintaa varten;
- i) menettelyt, joilla varmistetaan onnettomuuksista, vaaratilanteista, "läheltä piti" -tilanteista ja muista vaarallisista tapahtumista ilmoittaminen, niiden tutkinta ja arviointi sekä tarvittavien ehkäisevien toimenpiteiden toteuttaminen;
- j) hätätilanteessa noudatettavat toimintasuunnitelmat sekä annettavat varoitukset ja tiedot, joista sovitaan yhdessä asiasta vastaavien viranomaisten kanssa; ja
- k) määräykset, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmän säännöllistä sisäistä auditointia.

Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on sisällytettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmään niiden omasta toiminnasta aiheutuvien riskien arvioinnin perusteella kaikki muut turvallisuusriskien kattamiseksi tarvittavat menettelyt.

4. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on mukautettava harjoitettavan toiminnan lajiin, laajuuteen, toiminta-alueeseen ja muihin edellytyksiin. Siinä on varmistettava sellaisten riskien hallinta, jotka liittyvät rataverkon haltijan tai rautatieyrityksen toimintaan, mukaan luettuna kunnossapito, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 14 artiklan soveltamista, ja materiaalin toimitus sekä alihankkijoiden käyttö. Silloin kun se on tarkoituksenmukaista ja järkevää, turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on myös otettava huomioon 4 artiklassa tarkoitettujen muiden toimijoiden suorittamista toimista aiheutuvat riskit, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten ja kansainvälisten vastuusääntöjen soveltamista.

5. Rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon eri rautatieyritysten toimintojen vaikutukset rataverkkoon sekä huolehdittava siitä, että kaikki rautatieyritykset voivat toimia YTE:ien ja kansallisten sääntöjen sekä niiden turvallisuustodistuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmiä on kehitettävä rataverkon haltijan hätätilannemenettelyjen yhteensovittamiseksi kaikkien kyseisen rataverkon haltijan infrastruktuuria käyttävien rautatieyritysten kanssa sekä niiden yhteensovittamiseksi pelastustoimen kanssa, jotta helpotetaan pelastuspalvelujen nopeaa toimintaa, sekä kaikkien muiden hätätilanteeseen mahdollisesti osallistuvien osapuolten kanssa. Rajat ylittävän infrastruktuurin osalta asiaankuuluvien rataverkon haltijoiden välisellä yhteistyöllä on helpotettava toimivaltaisten pelastuspalvelujen tarvittavaa koordinaatiota ja valmiutta rajan molemmilla puolilla.

Vakavan onnettomuuden jälkeen rautatieyrityksen on avustettava uhreja antamalla heille apua unionin oikeuden ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007⁽¹⁾ mukaisissa valitusmenettelyissä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta muiden osapuolten velvollisuuksien soveltamista. Tällaisessa avunannossa on pidettävä yhteyttä uhrien omaisiin, ja sen on sisällettävä myös onnettomuuden uhreille ja heidän omaisilleen annettava psykologinen apu.

6. Kaikkien rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on ennen kunkin vuoden toukokuun 31 päivää toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle edeltävää kalenterivuotta koskeva vuotuinen turvallisuuskertomus. Turvallisuuskertomuksessa on oltava seuraavat tiedot:

- a) tiedot siitä, miten organisaation turvallisuustavoitteet on saavutettu, ja turvallisuussuunnitelmien toteutuminen;
- b) selvitys kansallisten turvallisuusindikaattorien ja 5 artiklassa tarkoitettujen yhteisten turvallisuusindikaattorien kehittymisestä siltä osin kuin sillä on merkitystä kertomuksen antavalle organisaatiolle;
- c) sisäisen turvallisuusauditoinnin tulokset;
- d) rautatieliikenteessä ja infrastruktuurin hallinnassa havaitut puutteet ja viat, joilla voi olla merkitystä kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, mukaan lukien asiaankuuluvien toimijoiden 4 artiklan 5 kohdan b alakohdan mukaisesti toimittama tietojen yhteenvedo; ja
- e) kertomus asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta.

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

7. Kansallisten turvallisuusviranomaisten 17 artiklan ja 19 artiklan mukaisesti toimittamien tietojen perusteella virasto voi osoittaa komissiolle suosituksen yhteiseksi turvallisuusmenetelmäksi, joka koskee turvallisuusjohtamisjärjestelmän perusosia, jotka on tarpeen yhdenmukaistaa unionin tasolla, mukaan lukien yhdenmukaistettujen standardien avulla, 6 artiklan 1 kohdan f alakohdassa tarkoitettulla tavalla. Tällaisessa tapauksessa sovelletaan 6 artiklan 2 kohtaa.

III LUKU

TURVALLISUUSTODISTUS JA -LUPA

10 artikla

Yhtenäinen turvallisuustodistus

1. Rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden saa myöntää ainoastaan rautatieyrityksille, joilla on yhtenäinen turvallisuustodistus, jonka virasto on antanut 5–7 kohdan mukaisesti tai kansallinen turvallisuusviranomaisen 8 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 9 kohdan soveltamista.

Yhtenäisen turvallisuustodistuksen tarkoituksena on osoittaa, että asianomainen rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän ja että se pystyy toimimaan turvallisesti aiotulla toiminta-alueella.

2. Yhtenäistä turvallisuustodistusta koskevassa hakemuksessaan rautatieyrityksen on täsmennettävä sen kohteena olevan rautatieliikenteen laji ja laajuus sekä aiottu toiminta-alue.

3. Yhtenäistä turvallisuustodistusta koskevaan hakemukseen on liitettävä asiakirjat, jotka sisältävät asiakirjatodisteet siitä, että:

- a) rautatieyritys on ottanut käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmän 9 artiklan mukaisesti ja täyttää YTE:issä, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä ja yhteisissä turvallisuustavoitteissa sekä muussa asiaa koskevassa lainsäädännössä säädetty vaatimukset riskien hallitsemiseksi ja kuljetuspalvelujen tarjoamiseksi turvallisesti verkolla; ja
- b) rautatieyritys täyttää tarvittaessa 8 artiklan mukaisesti ilmoitetuissa asiaankuuluvissa kansallisissa säännöissä vahvistetut vaatimukset.

Kyseinen hakemus ja tiedot kaikista hakemuksista, asiaankuuluvien menettelyjen vaiheista ja tuloksista sekä tapauksen mukaan valituslautakunnan pyynnöistä ja päätöksistä on toimitettava asetuksen (EU) 2016/796 12 artiklassa tarkoitetun keskitetyn palvelupisteen kautta

4. Viraston tai 8 kohdassa säädettyissä tapauksissa kansallisen turvallisuusviranomaisen on annettava yhtenäinen turvallisuustodistus tai ilmoitettava hakijalle kielteisestä päätöksestään ennalta määrättyssä ja kohtuullisessa ajassa sekä joka tapauksessa enintään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki vaaditut tiedot ja mahdollisesti pyydyt lisätiedot. Viraston tai 8 kohdassa säädettyissä tapauksissa kansallisen turvallisuusviranomaisen on sovellettava 10 kohdassa tarkoitettuja, täytäntöönpanosäädöksessä vahvistettavia todistuksen myöntämismenettelyä koskevia käytännön järjestelyjä.

5. Virasto antaa yhtenäisen turvallisuustodistuksen rautatieyrityksille, joiden toiminta-alue on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa. Tällaisen todistuksen antamiseksi viraston on

- a) arvioitava 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja seikkoja; ja
- b) toimitettava välittömästi kaikki rautatieyrityksen asiakirjat aiotun toiminta-alueen kannalta asiaankuuluville kansallisille turvallisuusviranomaisille 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen seikkojen arvioimiseksi.

Osana edellä tarkoitettuja arviointeja virastolla tai kansallisilla turvallisuusviranomaisilla on oltava valtuudet tehdä vierailuja ja tarkastuksia rautatieyrityksen tiloissa sekä auditointeja, ja ne voivat pyytää asiaankuuluvia täydentäviä tietoja. Virasto ja kansalliset turvallisuusviranomaiset koordinoivat vierailut, auditoinnit ja tarkastukset.

6. Viraston on kuukauden kuluessa yhtenäistä turvallisuustodistusta koskevan hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava rautatieyritykselle, että asiakirjat ovat täydelliset, tai pyydyttävä asiaankuuluvia täydentäviä tietoja asettaen kohtuullisen määräajan niiden toimittamiselle. Asiakirjojen täydellisyyden, relevanssin ja johdonmukaisuuden osalta virasto voi arvioida myös 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettut seikat.

Virasto ottaa 5 kohdan mukaiset arviot täysin huomioon, ennen kuin se tekee päätöksensä yhtenäisen turvallisuustodistuksen antamisesta.

Viraston on otettava täysi vastuu antamistaan yhtenäisistä turvallisuustodistuksista.

7. Jos virasto on eri mieltä yhden tai useamman kansallisen turvallisuusviranomaisen 5 kohdan b alakohdan nojalla antamasta kielteisestä arviosta, sen on ilmoitettava asiasta kyseessä olevalle viranomaiselle tai kyseessä oleville viranomaisille ja esitettävä syyt sille, miksi se on eri mieltä. Viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen tai kansallisten turvallisuusviranomaisten on toimittava yhteistyössä molempien osapuolten hyväksymän arvion aikaan saamiseksi. Virasto ja kansallinen turvallisuusviranomaisen tai kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat tarvittaessa päättää, että rautatieyrittäjä on otettava mukaan tähän menettelyyn. Ellei molempien osapuolten hyväksymää arviota saada aikaan kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on ilmoittanut kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tai kansallisille turvallisuusviranomaisille siitä, että se on eri mieltä, viraston on tehtävä lopullinen päätöksensä, elleivät kansalliset turvallisuusviranomaiset ole saattaneet asiaa sovintomenettelyyn asetuksen (EU) 2016/796 55 artiklan nojalla perustettuun valituslautakuntaan. Valituslautakunnan on päätettävä viraston päätösluonnoksen vahvistamisesta kuukauden kuluessa kansallisen turvallisuusviranomaisen tai kansallisten turvallisuusviranomaisten pyynnöstä.

Jos valituslautakunta on samaa mieltä viraston kanssa, virasto tekee päätöksen viipymättä.

Jos valituslautakunta on samaa mieltä kansallisen turvallisuusviranomaisen antamasta kielteisestä arviosta, viraston on myönnettävä yhtenäinen turvallisuustodistus toiminta-alueelle, joka ei kata kielteisen arvion saaneita verkon osia.

Jos virasto on eri mieltä yhden tai useamman kansallisen turvallisuusviranomaisen 5 kohdan b alakohdan nojalla antamasta myönteisestä arviosta, sen on ilmoitettava asiasta kyseessä olevalle viranomaiselle tai kyseessä oleville viranomaisille esittäen syyt sille, miksi se on eri mieltä. Viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen tai kansallisten turvallisuusviranomaisten on toimittava yhteistyössä molempien osapuolten hyväksymän arvion aikaan saamiseksi. Virasto ja kansallinen turvallisuusviranomaisen tai kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat tarvittaessa päättää, että hakija on otettava mukaan tähän menettelyyn. Ellei molempien osapuolten hyväksymää arviota saada aikaan kuukauden kuluessa siitä, kun virasto on ilmoittanut kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tai kansallisille turvallisuusviranomaisille siitä, että se on eri mieltä, viraston on tehtävä lopullinen päätöksensä.

8. Jos toiminta-alue rajoittuu yhteen jäsenvaltioon, kyseisen jäsenvaltion kansallinen turvallisuusviranomaisen voi omalla vastuullaan ja hakijan niin pyytäessä antaa yhtenäisen turvallisuustodistuksen. Tällaisten todistusten antamiseksi kansallisen turvallisuusviranomaisen on arvioitava asiakirjat kaikkien 3 kohdassa yksilöityjen seikkojen osalta ja sovellettava 10 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettavia käytännön järjestelyjä. Osana edellä tarkoitettuja arviointeja kansallisella turvallisuusviranomaisella on valtuudet tehdä vierailuja ja tarkastuksia rautatieyrityksen tiloissa sekä auditointeja. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on kuukauden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta ilmoitettava hakijalle, että asiakirjat ovat täydelliset, tai pyydettyä asiaankuuluvia täydentäviä tietoja. Edellyttäen että toimivaltaisia kansallisia turvallisuusviranomaisia on kuultu, yhtenäinen turvallisuustodistus on toiminta-alueetta laajentamatta lisäksi voimassa niiden rautatieyritysten osalta, jotka liikennöivät sellaisten naapurijäsenvaltioiden asemille, joissa on samankaltaiset verkko-ominaisuudet ja toimintasäännöt, jos kyseiset asemat ovat lähellä rajaa. Tämä kuuleminen voidaan toteuttaa tapauskohtaisesti tai vahvistaa jäsenvaltioiden tai kansallisten turvallisuusviranomaisten välisessä rajat ylittävissä sopimuksessa.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on otettava täysi vastuu antamistaan yhtenäisistä turvallisuustodistuksista.

9. Jäsenvaltio voi antaa kolmansien maiden toimijoille luvan saapua sen alueella olevalle asemalle, joka on tarkoitettu rajat ylittäviä toimia varten ja joka sijaitsee lähellä kyseisen jäsenvaltion rajaa, vaatimatta yhtenäistä turvallisuustodistusta, edellyttäen, että asianmukainen turvallisuustaso varmistetaan

a) rajat ylittävillä sopimuksilla asianomaisen jäsenvaltion ja kolmannen naapurimaan välillä;

b) sopimusjärjestelyillä kolmannen maan toimijan ja sen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan välillä, jolla on yhtenäinen turvallisuustodistus tai turvallisuuslupa toimia kyseisellä rataverkolla, edellyttäen, että näiden järjestelyjen turvallisuuteen liittyvät näkökohdat on otettu asianmukaisesti huomioon rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmissä.

10. Komissio hyväksyy viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2018 täytäntöönpanosäädöksillä käytännön järjestelyt, joissa täsmennetään:

- a) kuinka hakijan on täytettävä tässä artiklassa säädetty yhteisten turvallisuustodistusten vaatimukset, sekä luetellaan vaadittavat asiakirjat;
- b) todistuksen myöntämismenettelyä koskevat yksityiskohdat, kuten menettelyn vaiheet ja menettelyn kunkin vaiheen määräajat;
- c) se, miten viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen on noudatettava tässä artiklassa säädettyjä vaatimuksia hakemus- ja todistuksen myöntämismenettelyn eri vaiheissa, myös hakijoiden asiakirjojen arvioinnissa; ja
- d) viraston tai kansallisten turvallisuusviranomaisten antamien yhtenäisten turvallisuustodistusten voimassaoloaika, erityisesti kun kyseessä ovat toiminnan lajin ja laajuuden sekä toiminta-alueen muutoksista johtuvat yhtenäisen turvallisuustodistuksen päivitykset.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Niissä otetaan huomioon komission asetuksen (EY) N:o 653/2007 ⁽¹⁾ ja komission asetuksen (EU) N:o 1158/2010 ⁽²⁾ täytäntöönpanosta saatu kokemus sekä 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yhteistyösopimusten valmistelusta saatu kokemus.

11. Yhtenäisissä turvallisuustodistuksissa on täsmennettävä sen kohteena olevan rautatieliikenteen laji ja laajuus sekä toiminta-alue. Yhtenäinen turvallisuustodistus voi kattaa myös rautatieyrityksen omistamat sivuraiteet, jos ne sisältyvät sen turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

12. Päätökset yhtenäisen turvallisuustodistuksen epäämisestä tai rataverkon osan jättämisestä sen soveltamisen ulkopuolelle 7 kohdassa tarkoitettua kielteisen arvion nojalla on perusteltava asianmukaisesti. Hakija voi kuukauden kuluessa päätöksen vastaanottamisesta pyytää, että virasto tai tapauksen mukaan kansallinen turvallisuusviranomaisen tarkastelee päätöstä uudestaan. Viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen on joko vahvistettava tai kumottava päätöksensä kahden kuukauden kuluessa uudelleentarkastelua koskevan pyynnön vastaanottamisesta.

Jos viraston kielteinen päätös vahvistetaan, hakija voi valittaa siitä asetuksen (EU) 2016/796 55 artiklan mukaisesti nimetyille valituslautakunnalle.

Jos kansallisen turvallisuusviranomaisen kielteinen päätös vahvistetaan, hakija voi valittaa siitä muutoksenhakuelimelle kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat nimetä direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen tätä valitusmenettelyä varten. Tällöin sovelletaan tämän direktiivin 18 artiklan 3 kohtaa.

13. Joko viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen tämän artiklan nojalla antama yhtenäinen turvallisuustodistus on rautatieyrityksen hakemuksesta uusittava enintään viiden vuoden väliajoin. Se on päivitettävä kokonaan tai osittain aina, kun toiminnan laji tai laajuus muuttuu olennaisesti.

14. Jos hakija on jo saanut yhtenäisen turvallisuustodistuksen 5–7 kohdan mukaisesti ja haluaa laajentaa toiminta-alueitaan tai jos se on jo saanut yhtenäisen turvallisuustodistuksen 8 kohdan mukaisesti ja haluaa laajentaa toiminta-alueitaan toiseen jäsenvaltioon, sen on täydennettävä asiakirjoja lisätoiminta-alueita koskevilla 3 kohdassa tarkoitetuilla asiaankuuluvilla asiakirjoilla. Rautatieyrityksen on toimitettava asiakirjat virastolle, jonka on 4–7 kohdassa säädettyjä menettelyjä noudatettuaan annettava päivitetty yhtenäinen turvallisuustodistus, joka kattaa laajennettua toiminta-alueen. Tässä tapauksessa ainoastaan toiminnan laajentamisen kannalta asiaankuuluvia kansallisia turvallisuusviranomaisia kuullaan asiakirjojen arvioimiseksi 3 kohdan b alakohdan mukaisesti.

⁽¹⁾ Komission asetus (EY) N:o 653/2007, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2007, turvallisuustodistusten ja hakuasiakirjojen yhteisen eurooppalaisen mallin käytöstä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan mukaisesti sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY nojalla myönnettujen turvallisuustodistusten pätevytydestä (EUVL L 153, 14.6.2007, s. 9).

⁽²⁾ 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).

Jos rautatieyrityksellä on yhtenäinen turvallisuustodistus 8 kohdan mukaisesti ja se haluaa laajentaa toiminta-aluetta kyseisessä jäsenvaltiossa, sen on täydennettävä asiakirjoja lisätoiminta-aluetta koskevilla 3 kohdassa tarkoitetuilla asiaankuuluvilla asiakirjoilla. Sen on toimitettava asiakirjat asetuksen (EU) 2016/796 12 artiklassa tarkoitettujen keskitetyn palvelupisteen kautta kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, jonka on 8 kohdassa säädettyjä menettelyjä noudatettavaan myönnettävä päivitetty yhtenäinen turvallisuustodistus, joka kattaa laajennetun toiminta-alueen.

15. Virasto ja toimivaltaiset kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat vaatia antamiensa yhtenäisten turvallisuustodistusten tarkistamista, jos turvallisuuden sääntelykehystä muutetaan olennaisesti.

16. Viraston on ilmoitettava toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille viipymättä ja joka tapauksessa kahden viikon kuluessa yhtenäisen turvallisuustodistuksen antamisesta. Viraston on ilmoitettava toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille välittömästi yhtenäisen turvallisuustodistuksen uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on tällöin ilmoitettava rautatieyrityksen nimi ja osoite, todistuksen antamispäivä, toiminnan laji, laajuus, voimassaoloaika ja toiminta-alue sekä, jos yhtenäinen turvallisuustodistus peruutetaan, päätöksensä perustelut. Jos kyseessä ovat kansallisten turvallisuusviranomaisten antamat yhtenäiset turvallisuustodistukset, toimivaltainen kansallinen turvallisuusviranomainen tai toimivaltaiset kansalliset turvallisuusviranomaiset antavat samat tiedot virastolle samassa määräjässä.

11 artikla

Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten yhteistyö yhtenäisten turvallisuustodistuksien antamisessa

1. Tämän direktiivin 10 artiklan 5 ja 6 kohdan soveltamiseksi virasto ja kansalliset turvallisuusviranomaiset tekevät yhteistyösopimuksia asetuksen (EU) 2016/796 76 artiklan mukaisesti. Yhteistyösopimukset ovat erityissopimuksia tai puitesopimuksia, ja niiden osapuolena on oltava yksi tai useampi kansallinen turvallisuusviranomainen. Yhteistyösopimusten on sisällettävä tehtävien yksityiskohtainen kuvaus ja suoritteita koskevat ehdot, suoritteiden toimittamiselle asetetut määräajat ja hakijan suorittamien maksujen jakautuminen.

2. Yhteistyösopimuksiin voi sisältyä myös erityisiä yhteistyöjärjestelyjä, jos kyseessä ovat maantieteellisten tai historiallisten syiden vuoksi erityisasiantuntemusta edellyttävät verkot, hallinnollisten rasitteiden ja hakijalle koituvien kustannusten vähentämiseksi. Jos tällaiset verkot ovat erillään muusta unionin rautatiejärjestelmästä, tällaisiin erityisiin yhteistyösopimuksiin voi sisältyä mahdollisuus antaa tehtäviä toimeksi asiaankuuluville kansallisille turvallisuusviranomaisille, kun se on tarpeen todistusten antoon tarvittavien resurssien tehokkaan ja oikeasuhteisen jakamisen varmistamiseksi. Näiden yhteistyösopimusten on oltava voimassa, ennen kuin virasto hoitaa todistuksiin liittyviä tehtäviä 31 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3. Kun kyse on jäsenvaltioista, joiden rataverkon raideleveys eroaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja joiden rataverkkoja koskevat samanlaiset tekniset ja toiminnalliset vaatimukset kuin naapureina olevissa kolmansissa maissa, kaikkien asianomaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten kyseisissä jäsenvaltioissa on tehtävä 2 kohdassa tarkoitettujen yhteistyösopimusten lisäksi viraston kanssa monenvälinen sopimus, jonka on sisällettävä edellytykset, joiden mukaisesti turvallisuustodistusten toiminta-alueen laajentamista tarvittaessa helpotetaan asianomaisissa jäsenvaltioissa.

12 artikla

Rataverkon haltijoiden turvallisuuslupa

1. Saadakseen hallita ja käyttää rautatieinfrastruktuuria rataverkon haltijan on saatava turvallisuuslupa sen jäsenvaltion kansalliselta turvallisuusviranomaiselta, jossa rautatieinfrastruktuuri sijaitsee.

Turvallisuuslupa on sisällyttävä lupa, jolla hyväksytään rataverkon haltijan 9 artiklassa säädetty turvallisuusjohtamisjärjestelmä, sekä menettelyt ja säännökset rautatieinfrastruktuurin turvallisen suunnittelun, kunnossapidon ja käytön, mukaan luettuna tarvittaessa liikenteenhallinta- ja merkinantojärjestelmän kunnossapito ja käyttö, edellyttämien vaatimusten täyttämiseksi.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on annettava tietoa turvallisuuslupia koskevista vaatimuksista ja vaadituista asiakirjoista, tarvittaessa hakuohjeet sisältävän asiakirjan muodossa.

2. Turvallisuusluvan on oltava voimassa viisi vuotta, ja se voidaan uusia rataverkon haltijan hakemuksesta. Se on tarkistettava kokonaan tai osittain aina, kun infrastruktuuri-, merkinanto- tai energiaosajärjestelmiä tai niiden käytön ja kunnossapidon periaatteita muutetaan olennaisesti. Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikista tällaisista muutoksista kansalliselle turvallisuusviranomaiselle viipymättä.

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

3. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös turvallisuuslupaa koskevasta hakemuksesta viipymättä ja joka tapauksessa viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki vaaditut tiedot ja mahdollisesti pyydyt lisätiedot.

4. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on viipymättä ja joka tapauksessa kahden viikon kuluessa ilmoitettava virastolle turvallisuuslupien antamisesta, uusimisesta, muuttamisesta tai peruuttamisesta. Sen on ilmoitettava rataverkon haltijan nimi ja osoite, turvallisuusluvan antamispäivä, laajuus ja voimassaoloaika sekä perusteltava päätöksensä, jos turvallisuuslupa peruutetaan.

5. Jos kyseessä on rajat ylittävä infrastruktuuri, toimivaltaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyötä turvallisuuslupien antamiseksi.

13 artikla

Koulutusmahdollisuudet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä ja rataverkon haltijoilla sekä niiden henkilöstöllä, joka toimii turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä, on yhtäläinen ja syrjimätön pääsy veturinkuljettajille ja junahenkilökunnalle tarkoitettuun koulutukseen, kun tällainen koulutus on tarpeen liikennöimiseksi niiden verkolla.

Koulutuspalveluihin on sisällyttävä koulutusta tarvittavista reittitiedoista, liikennöintisäännöistä ja -menettelyistä, merkinanto-, ohjaus- ja hallintajärjestelmästä ja liikennöitävillä reiteillä sovellettavista hätätilannemenettelyistä.

Jos koulutuspalveluihin ei sisälly kokeita eikä koulutuksesta anneta todistuksia, jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden henkilöstö voi saada tällaiset todistukset.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on varmistettava, että koulutuspalvelut täyttävät direktiivissä 2007/59/EY, YTE:issä tai tämän direktiivin 8 artiklan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitetuissa kansallisissa säännöissä vahvistetut vaatimukset.

2. Jos koulutusmahdollisuudet ovat saatavissa vain yhden 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 turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä toimivaa muuta henkilökuntaa rautatieyritykset voivat ottaa huomioon muiden rautatieyhtiöiden palveluksessa mahdollisesti aiemmin saadun koulutuksen, pätevyyden ja kokemuksen. Tätä varten kyseisen henkilöstön 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 turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta.

14 artikla

Kalustoyksikköjen kunnossapito

1. Kullakin kalustoyksiköllä on oltava ennen sen käyttämistä verkolla sille osoitettu kunnossapidosta vastaava yksikkö, ja tämä yksikkö on rekisteröitävä kalustorekisteriin direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklan mukaisesti.

2. Kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 artiklassa tarkoitettua rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden vastuuta junan turvallisesta liikennöinnistä. Tätä varten kunnossapidosta vastaavan yksikön on perustettava kyseisiä kalustoyksiköjä varten kunnossapitojärjestelmä, jonka avulla sen on

- a) varmistettava, että kalustoyksikköä pidetään kunnossa kunkin kalustoyksikön huolto-ohjekirjan sekä voimassa olevien vaatimusten mukaisesti, kunnossapitosäännöt ja asiaa koskevat YTE:t mukaan lukien;
- b) sovellettava tarvittavia 6 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja, yhteisissä turvallisuusmenetelmissä vahvistettuja riskien arviointimenetelmiä, tarvittaessa muiden toimijoiden kanssa yhteistyössä;
- c) varmistettava, että sen alihankkijat toteuttavat riskinhallintatoimenpiteitä soveltamalla 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja omavalvontaa koskevia turvallisuusmenetelmiä ja että tästä määrätään sopimusjärjestelyissä, jotka on annettava tiedoksi viraston tai kansallisen turvallisuusviranomaisen pyynnöstä;
- d) varmistettava kunnossapitotoimien jäljitettävyys.

3. Kunnossapitojärjestelmän on koostuttava seuraavista toiminnoista:

- a) hallintatoiminto, joka valvoo ja koordinoi b–d alakohdassa tarkoitettuja kunnossapitotoimintoja sekä varmistaa rautatiejärjestelmässä käytettävien kalustoyksikköjen turvallisen kunnan;
- b) kunnossapidon kehittämistoiminto, joka vastaa huoltoasiakirjojen hallinnasta, kokoonpanon hallinta mukaan lukien, suunnittelu- ja käyttötietojen sekä suorituskyvyn ja saatujen kokemusten pohjalta;
- c) vaunukannan kunnossapidon hallintatoiminto, joka hallinnoi kalustoyksikköjen poistamista liikennöinnistä kunnossapitoa varten ja niiden liikennöintiin palauttamista kunnossapidon jälkeen;
- d) kunnossapidon toteutustoiminto, johon sisältyy kalustoyksikön tai sen osien vaadittu tekninen kunnossapito, mukaan lukien huollosta luovuttamiseen liittyvien asiakirjojen antaminen.

Kunnossapidosta vastaavan yksikön on huolehdittava hallintatoiminnosta itse, mutta se voi ulkoistaa b–d alakohdassa tarkoitettuja kunnossapitotoiminnot tai osan niistä muille sopimuspuolille, kuten kunnossapitokonepajoille.

Kunnossapidosta vastaavan yksikön on varmistettava, että kaikki a–d alakohdassa tarkoitettuja toiminnot suoritetaan liitteessä III vahvistettujen vaatimusten ja arviointiperusteiden mukaisesti.

Kunnossapitokonepajojen on sovellettava 8 kohdan a alakohdan nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä määritettyjä liitteen III asiaankuuluvia kohtia, jotka vastaavat sertifoitavia tehtäviä ja toimintoja.

4. Tavaravaunujen osalta, ja muiden kalustoyksikköjen osalta 8 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymisen jälkeen, kullakin kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä on oltava seuraavien edellytysten mukainen sertifiointi ja huollosta vastaavalle yksikölle myönnettävä todistus, jäljempänä 'ECM-todistus', jonka on myöntänyt valtuutettu tai hyväksytty elin tai kansallinen turvallisuusviranomainen:

- a) sertifiointimenettelyjen valtuutus- ja hyväksymismenettelyjen on perustuttava riippumattomuuteen, pätevyteen ja puolueettomuuteen;
- b) sertifiointijärjestelmän on tarjottava todisteet siitä, että kunnossapidosta vastaava yksikkö on perustanut kunnossapitojärjestelmän sen varmistamiseksi, että kalustoyksiköt, joiden kunnossapidosta se on vastuussa, ovat turvallisessa käyttökunnossa;
- c) kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointin on perustuttava arviointiin kunnossapidosta vastaavan yksikön kyvystä täyttää asiaa koskevat liitteessä III vahvistetut vaatimukset ja arviointiperusteet sekä soveltaa niitä johdonmukaisesti. Siihen on sisällyttävä seurantajärjestelmä, jonka avulla varmistetaan kyseisten vaatimusten ja arviointiperusteiden jatkuva noudattaminen sen jälkeen, kun ECM-todistus on myönnetty;
- d) kunnossapitokonepajojen sertifiointin on perustuttava vastaaviin sertifoitaviin tehtäviin ja toimintoihin sovellettavien liitteen III asiaankuuluvien kohtien noudattamiseen.

Jos kunnossapidosta vastaava yksikkö on rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija, kansallinen turvallisuusviranomaisen voi valvoa ensimmäisessä alakohdassa säädettyjen edellytysten noudattamista 10 tai 12 artiklassa tarkoitettujen menettelyjen mukaisesti, ja noudattaminen voidaan vahvistaa näiden menettelyjen mukaisesti annetuissa todistuksissa.

5. Edellä olevan 4 kohdan mukaisesti annetut todistukset ovat voimassa koko unionissa.

6. Viraston suosituksen perusteella komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännökset 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointiedellytyksistä, mukaan lukien liitteessä III vahvistettujen vaatimusten mukaiset asiaankuuluvat yhteiset turvallisuusmenetelmät ja YTE:t, ja tarvittaessa muuttaa näitä säännöksiä.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Komission asetuksella (EU) N:o 445/2011⁽¹⁾ hyväksytyyn tavaravaunuihin sovellettavan sertifiointijärjestelmän soveltamista jatketaan, kunnes tässä kohdassa tarkoitettua täytäntöönpanosäädöstä aletaan soveltaa.

7. Virasto arvioi 16 päivään kesäkuuta 2018 mennessä tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmän, tarkastelee, onko asianmukaista ulottaa tämä järjestelmä koskemaan kaikkia kalustoyksiköitä ja kunnossapitokonepajojen pakollista sertifiointia, sekä toimittaa kertomuksensa komissiolle.

8. Viraston 7 kohdan nojalla tekemän arvioinnin pohjalta komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä, mikäli aiheellista, ja tarpeen vaatiessa myöhemmin muuttaa yksityiskohtaisia säännöksiä, joissa määritetään, mitä liitteessä III vahvistetuista vaatimuksista on sovellettava seuraaviin:

- a) kunnossapitokonepajojen suorittamat kunnossapitotehtävät, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännökset kunnossapitokonepajojen sertifiointiin yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi, asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja YTE:ien mukaisesti;
- b) muiden kalustoyksiköiden kuin tavaravaunujen kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointi kyseisten kalustoyksiköiden teknisten ominaisuuksien perusteella, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännökset sen varmistamiseksi, että muiden kalustoyksiköiden kuin tavaravaunujen kunnossapidosta vastaava yksikkö panee sertifiointiedellytykset täytäntöön yhdenmukaisesti asiaankuuluvien yhteisten turvallisuusmenetelmien ja YTE:ien mukaisesti.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

15 artikla

Poikkeamiset kunnossapidosta vastaavien yksiköiden sertifiointijärjestelmästä

1. Jäsenvaltiot voivat täyttää kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittämistä koskevan velvoitteensa 14 artiklassa vahvistetulle kunnossapitojärjestelmälle vaihtoehtoisin toimenpitein seuraavissa tapauksissa:

- a) kolmannessa maassa rekisteröidyt ja kyseisen maan lainsäädännön mukaisesti kunnossapidetyt kalustoyksiköt;
- b) kalustoyksiköt, joita käytetään verkoilla tai radoilla, joiden raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, ja joiden osalta 14 artiklan 2 kohdassa säädettyjen vaatimusten täyttäminen varmistetaan kolmansien maiden kanssa tehdyillä kansainvälisillä sopimuksilla;
- c) tavaravaunut ja matkustajavaunut, jotka ovat yhteiskäytössä sellaisten kolmansien maiden kanssa, joiden raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä;
- d) kalustoyksiköt, joita käytetään 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla verkoilla, sekä sotilaskalusto ja erityiskulkuneuvot, joilta vaaditaan kansallisen turvallisuusviranomaisen tapauskohtainen lupa ennen niiden käyttöönottoa. Tässä tapauksessa poikkeuslupa myönnetään enintään viiden vuoden ajaksi.

⁽¹⁾ 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).

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut vaihtoehtoiset toimenpiteet on pantava täytäntöön asianomaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen tai viraston myöntämien poikkeusten nojalla, kun
- kalustoyksiköjä rekisteröidään direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklan mukaisesti, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittäminen;
 - yhtenäisiä turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia annetaan rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille tämän direktiivin 10 ja 12 artiklan nojalla, mikäli kyseessä on kunnossapidosta vastaavan yksikön määrittäminen tai sertifiointi.
3. Poikkeukset on määriteltävä ja perusteltava 19 artiklassa tarkoitetussa vuotuisessa kertomuksessa. Mikäli käy ilmi, että unionin rautatiejärjestelmässä otetaan epäasianmukaisia riskejä, virasto ilmoittaa siitä välittömästi komissiolle. Komissio ottaa yhteyttä asianomaisiin osapuoliin ja tarvittaessa pyytää asianomaista jäsenvaltiota peruuttamaan poikkeusta koskevan päätöksensä.

IV LUKU

KANSALLISET TURVALLISUUSVIRANOMAISET

16 artikla

Tehtävät

1. Kunkin jäsenvaltion on perustettava kansallinen turvallisuusviranomainen. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansallisella turvallisuusviranomaisella on riittävät sisäiset ja ulkoiset organisatoriset valmiudet henkilöstöresursseina ja aineellisina voimavaroina. Tämän viranomaisen on oltava organisaatioltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rautatieyrityksistä, rataverkon haltijoista, hakijoista tai hankintayksiköistä ja palveluhankintasuorituksia tekevästä yksiköistä. Edellyttäen, että tällainen riippumattomuus taataan, tämä viranomainen voi olla jokin liikenneasioista vastaavan kansallisen ministeriön osasto.
2. Kansallisella turvallisuusviranomaisella on oltava ainakin seuraavat tehtävät:
- unionin rautatiejärjestelmän muodostavien rataan kuuluvien ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmien käyttöönottoluvan myöntäminen direktiivin (EU) 2016/797 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
 - kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupien antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen direktiivin (EU) 2016/797 21 artiklan 8 kohdan mukaisesti;
 - viraston tukeminen kalustoyksiköiden markkinoillesaattamislupien antamisessa, uusimisessa, muuttamisessa ja peruuttamisessa direktiivin (EU) 2016/797 21 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja kalustoyksikön tyyppihyväksynnässä direktiivin (EU) 2016/797 24 artiklan mukaisesti;
 - sen valvominen alueellaan, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat direktiivin (EU) 2016/797 8 artiklassa säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia;
 - sen varmistaminen, että kalustoyksikkönumero on annettu direktiivin (EU) 2016/797 46 artiklan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisen direktiivin 47 artiklan 4 kohdan soveltamista;
 - viraston tukeminen 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti myönnettävien yhtenäisten turvallisuustodistusten antamisessa, uusimisessa, muuttamisessa ja peruuttamisessa;
 - 10 artiklan 8 kohdan mukaisesti myönnettävien yhtenäisten turvallisuustodistusten antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen;
 - 12 artiklan mukaisesti myönnettävien turvallisuuslupien antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen;
 - turvallisuuden sääntelykehiksen, kansallisten turvallisuussääntöjen järjestelmä mukaan luettuina, seuranta, edistäminen ja tarvittaessa soveltamisen valvonta ja saattaminen ajan tasalle;
 - rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden valvonta 17 artiklan mukaisesti;
 - veturinkuljettajan lupakirjojen antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen direktiivin 2007/59/EY mukaisesti tarvittaessa ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
 - kunnossapidosta vastaaville yksiköille myönnettävien todistusten antaminen, uusiminen, muuttaminen ja peruuttaminen tarvittaessa ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

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

17 artikla

Valvonta

1. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on valvottava, että rautatieyritykset ja rataverkon haltijat noudattavat jatkuvasti oikeudellista velvoitettaan käyttäen 9 artiklassa tarkoitettua turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Tätä varten kansallisten turvallisuusviranomaisten on sovellettava 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettua asiaankuuluvassa valvontaa koskevassa yhteisessä turvallisuusmenetelmässä vahvistettuja periaatteita varmistaen, että valvontatoimissa tarkastetaan erityisesti, että rautatieyritykset ja rataverkon haltijat soveltavat:

- a) turvallisuusjohtamisjärjestelmää omavalvonnan suorittamiseksi turvallisuusjohtamisen tehokkuudesta;
- b) turvallisuusjohtamisjärjestelmän yksittäisiä tekijöitä tai sen osia, mukaan lukien operatiiviset toimet, kunnossapito ja materiaalien hankkiminen sekä alihankkijoiden käyttö, niiden tehokkuuden valvomiseksi; ja
- c) asiaankuuluvia 6 artiklassa tarkoitettuja yhteisiä turvallisuusmenetelmiä. Tähän alakohtaan liittyviä valvontatoimia sovelletaan tarvittaessa myös kunnossapidosta vastaaviin yksiköihin.

2. Rautatieyritysten on annettava asiaankuuluville kansallisille turvallisuusviranomaisille ilmoitus vähintään kaksi kuukautta ennen uuden rautatieliikennöinnin aloittamista, jotta nämä voivat suunnitella valvontatoimet. Rautatieyritysten on myös esitettävä erittely henkilöstöryhmistä ja kalustoyksiköistä.

3. Yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltijan on viipymättä ilmoitettava toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille kaikista merkittävistä muutoksista 2 kohdassa tarkoitettuihin tietoihin.

4. Jäsenvaltioiden nimeämien toimivaltaisten viranomaisten on seurattava veturinkuljettajien työ-, ajo- ja lepoaikoihin sovellettavien sääntöjen noudattamista. Jos kansalliset turvallisuusviranomaiset eivät huolehdi sääntöjen noudattamisen seuraamisesta, toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, jotta kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat täyttää rautatieturvallisuutta koskevan valvontatehtävänsä.

5. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltija ei enää täytä todistuksen antamisen edellytyksiä, sen on pyydettävä virastoa rajoittamaan todistusta tai peruuttamaan se. Virasto ilmoittaa asiasta välittömästi kaikille toimivaltaisille kansallisille turvallisuusviranomaisille. Jos virasto päättää rajoittaa yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttaa sen, sen on perusteltava päätöksensä.

Jos viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen välillä on erimielisyyttä, sovelletaan 10 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua sovintomenettelyä. Jos kyseisen sovintomenettelyn tuloksena on, että yhtenäistä turvallisuustodistusta ei rajoiteta eikä peruuteta, tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitettuja väliaikaiset turvallisuustoimenpiteet keskeytetään.

Jos kansallinen turvallisuusviranomainen on itse antanut yhtenäisen turvallisuustodistuksen 10 artiklan 8 kohdan mukaisesti, se voi rajoittaa todistusta tai peruuttaa sen esittäen päätöksensä syyt ja sen on ilmoitettava asiasta virastolle.

Yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltijalla, jonka todistusta joko virasto tai kansallinen turvallisuusviranomainen on rajoittanut tai jonka todistuksen joko virasto tai kansallinen turvallisuusviranomainen on peruuttanut, on oltava oikeus hakea muutosta 10 artiklan 12 kohdan mukaisesti.

6. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen havaitsee valvonnan kuluessa vakavan turvallisuusriskin, se voi milloin tahansa soveltaa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä, kuten rajoittaa kyseistä toimintaa tai keskeyttää sen välittömästi. Jos yhtenäisen turvallisuustodistuksen antaja on virasto, kansallisen turvallisuusviranomaisen on välittömästi ilmoitettava asiasta virastolle ja toimitettava päätöksensä perustelut.

Jos virasto katsoo, ettei yhtenäisen turvallisuustodistuksen haltija enää täytä turvallisuustodistuksen edellytyksiä, sen on välittömästi rajoitettava kyseistä todistusta tai peruutettava se.

Jos virasto katsoo, että kansallisen turvallisuusviranomaisen soveltamat toimenpiteet ovat suhteettomia, se voi pyytää kansallista turvallisuusviranomaista peruuttamaan kyseiset toimenpiteet tai mukauttamaan niitä. Viraston ja kansallisen turvallisuusviranomaisen on toimittava yhteistyössä molempien osapuolten hyväksymän ratkaisun aikaan saamiseksi. Tarvittaessa myös rautatieyrityksen olisi osallistuttava tähän menettelyyn. Jos viimeksi mainittu menettely epäonnistuu, kansallisen turvallisuusviranomaisen päätös soveltaa väliaikaisia toimenpiteitä pysyy voimassa.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen päätökseen väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä voidaan hakea muutosta kansallisessa tuomioistuimessa 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun mukaisesti. Tällaisessa tapauksessa väliaikaisia turvallisuustoimenpiteitä voidaan soveltaa tuomioistuinkäsittelyn loppuun, sanotun kuitenkin rajoittamatta 5 kohdan soveltamista.

Jos väliaikaista toimenpidettä sovelletaan kauemmin kuin kolme kuukautta, kansallisen turvallisuusviranomaisen on pyydettävä virastoa rajoittamaan yhtenäistä turvallisuustodistusta tai peruuttamaan se, ja tällöin sovelletaan 5 kohdassa säädettyä menettelyä.

7. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on valvottava rataa kuuluvia ohjaus-, hallinta- ja merkinanto- sekä energia- ja infrastruktuuriosajärjestelmiä sekä varmistettava, että ne ovat olennaisten vaatimusten mukaiset. Kun on kyse rajat ylittävistä infrastruktuureista, se suorittaa valvontatoimensa yhteistyössä muiden asianomaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen toteaa, että rataverkon haltija ei enää täytä turvallisuuslupansa ehtoja, sen on rajoitettava kyseistä lupaa tai peruutettava se ja perusteltava päätöksensä.

8. Valvoessaan rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmien tehokkuutta kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat ottaa huomioon tämän direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen toimijoiden sekä tarvittaessa direktiivissä 2007/59/EY tarkoitettujen koulutuskeskusten turvallisuustason siltä osin kuin niiden toimilla on vaikutusta rautateiden turvallisuuteen. Tämän kohdan soveltaminen ei vaikuta rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden tämän direktiivin 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun vastuuseen.

9. Niiden jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten, joissa rautatieyritys harjoittaa liikennettä, on tehtävä yhteistyötä koordinoidakseen kyseistä rautatieyritystä koskevia valvontatoimiaan varmistaakseen kaikkien tiettyä rautatieyritystä koskevien keskeisten tietojen jakamisen, erityisesti tunnettujen riskien ja sen turvallisuustason osalta. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on lisäksi jaettava tietoja muiden asiaankuuluvien kansallisten turvallisuusviranomaisten ja viraston kanssa, jos se toteaa, että rautatieyritys ei toteuta tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä.

Kyseisessä yhteistyössä on varmistettava, että valvonta on riittävän kattavaa ja että tarkastusten ja auditointien päällekkäisyyttä vältetään. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat kehittää yhteisen valvontasuunnitelman varmistaakseen, että auditoinnit ja muut tarkastukset toteutetaan säännöllisesti ottaen huomioon liikennöinnin lajit ja laajuuden kussakin kyseessä olevassa jäsenvaltiossa.

Virasto avustaa tällaisissa koordinoititoimissa kehittämällä ohjeita.

10. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat antaa rataverkon haltijoille ja rautatieyrityksille varoituksia, jos ne eivät täytä 1 kohdassa säädettyjä velvoitteitaan.

11. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on käytettävä viraston 10 artiklan 5 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen asiakirjojen arvioinnin aikana keräämiä tietoja rautatieyrityksen valvomiseen sen yhtenäisen turvallisuustodistuksen antamisen jälkeen. Niiden on käytettävä 12 artiklan mukaisen turvallisuuslupamenettelyn aikana kerättyjä tietoja rataverkon haltijan valvomiseen.

12. Yhtenäisten turvallisuustodistusten uusimiseksi viraston tai, jos kyse on 10 artiklan 8 kohdan mukaisesti myönnetystä turvallisuustodistuksesta, toimivaltaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten on käytettävä valvontatoimien aikana kerättyjä tietoja. Turvallisuuslupien uusimiseksi kansallisen turvallisuusviranomaisen on käytettävä myös valvontatoimiensa aikana kerättyjä tietoja.

13. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on toteutettava tarvittavat järjestelyt koordinoidakseen 10, 11 ja 12 kohdassa tarkoitettujen tietojen täyttämistä vaihtamista ja varmistaakseen sen.

18 artikla

Päätöksentekoperiaatteet

1. Viraston, kun se arvioi yhtenäistä turvallisuustodistusta koskevia hakemuksia 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on suoritettava tehtävänsä avoimesti, syrjimättömästi ja läpinäkyvästi. Niiden on erityisesti kuultava kaikkia asianomaisia osapuolia ja perusteltava päätöksensä.

Niiden on käsiteltävä pyynnöt ja hakemukset viipymättä ja toimitettava tietoja koskevat pyyntönsä viipymättä sekä tehtävä kaikki päätöksensä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asiaankuuluvat tiedot. Ne voivat 16 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan koska tahansa pyytää rataverkon haltijoilta ja rautatieyrityksiltä tai muilta asianmukaisilta elimiltä teknistä apua.

Kansallisten turvallisuusviranomaisten on kansallisen sääntelykehityksen kehittämisen yhteydessä kuultava kaikkia toimijoita ja asianomaisia osapuolia, mukaan lukien rataverkon haltijat, rautatieyritykset, valmistajat sekä kunnossapitopalvelujen tarjoajat, käyttäjät ja henkilöstön edustajat.

2. 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 sekä tarvittaessa kaikkien 4 artiklassa tarkoitettujen toimijoiden tiloihin, laitteistoihin ja laitteisiin. Virastolla on samat oikeudet rautatieyritysten osalta sen suorittaessa turvallisuustodistuksiin liittyviä tehtäviään 10 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

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

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

19 artikla

Vuosikertomus

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

- a) rautateiden turvallisuuden kehittyminen, mukaan lukien jäsenvaltiokohtainen yhteenveto 5 artiklan 1 kohdan mukaisista yhteisistä turvallisuusindikaattoreista;
- b) merkittävät muutokset rautateiden turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä ja sääntelyssä;
- c) turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia koskeva kehitys;
- d) rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten valvonnasta saadut tulokset ja kokemukset, mukaan lukien tarkastusten ja auditointien lukumäärä ja tulokset;
- e) poikkeukset, joista on päätetty 15 artiklan mukaisesti; ja
- f) rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden kokemukset asiaan liittyvien yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisesta.

V LUKU

ONNETTOMUUKSIEN JA VAARATILANTEIDEN TUTKINTA

20 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 22 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa unionin rautatiejärjestelmässä tapahtuneiden vakavien onnettomuuksien jälkeen tutkinnan. Tutkinnan tavoitteena on parantaa mahdollisuuksien mukaan rautateiden turvallisuutta ja ehkäistä onnettomuuksia.

2. Jäljempänä 22 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin voi myös tutkia ne onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka olisivat hieman erilaisissa olosuhteissa voineet johtaa vakaviin onnettomuuksiin, mukaan luettuina unionin rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden tekniset viat.

Tutkintaelin voi päättää, onko tällaisen onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinta aloitettava. Tehdessään päätöstään sen on 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; ja
 - d) rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, kansallisen turvallisuusviranomaisen tai jäsenvaltioiden esittämät pyynnöt.
3. Tutkintaelin määrää tutkinnan laajuuden sekä tutkinnassa noudatettavan menettelyn ottaen huomioon 21 ja 23 artiklan sekä ne tiedot, jotka se olettaa saavansa onnettomuudesta tai vaaratilanteesta turvallisuuden parantamiseksi.
4. Tutkinnassa ei missään tapauksessa saa pyrkiä osoittamaan syyllisyyttä tai korvausvastuuta.

21 artikla

Tutkinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa oikeusjärjestyksessään tutkinnan oikeudellinen asema siten, että tutkinnasta vastaavat voivat suorittaa tehtävänsä mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava oman kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, että oikeudellisesta tutkinnasta vastaavat viranomaiset toimivat yhteistyössä kaikilta osin ja että tutkijoiden saataville annetaan mahdollisimman nopeasti tutkinnan kannalta merkitykselliset tiedot ja todisteet. Tutkijoille on annettava erityisesti
 - a) välitön pääsy onnettomuus- tai vaaratilannepaikalle sekä tutkimaan asianomaista liikkuvaa kalustoa, tapaukseen 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) rajoittamaton 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 onnettomuudessa tai vaaratilanteessa mukana ollutta rautatiehenkilöstöä ja muita todistajia; ja
 - g) oikeus tutustua rataverkon haltijan, rautatieyritysten, kunnossapidosta vastaavien yksikköjen ja kansallisen turvallisuusviranomaisen hallussa oleviin merkityksellisiin tietoihin.
3. Viraston on tehtävä yhteistyötä tutkintaelimen kanssa, kun tutkintaan liittyy viraston hyväksymiä kalustoyksikköjä tai viraston sertifioimia rautatieyrityksiä. Sen on toimitettava mahdollisimman pian kaikki pyydetty tiedot tutkintaelimelle ja annettava selvityksiä, jos niitä pyydetään.
4. Tutkinta on suoritettava mahdollisesta oikeudellisesta tutkinnasta riippumatta.

*22 artikla***Tutkintaelin**

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 20 artiklassa tarkoitettujen onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa johtaa pysyvä elin, johon on kuuluttava vähintään yksi tutkija, 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 vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista ja kaikista osapuolista, joiden edut saattavat joutua ristiriitaan tutkintaelimelle annetun tehtävän kanssa. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kansallisesta turvallisuusviranomaisesta, virastosta ja kaikista rautateitä koskevaa sääntelyä laativista elimistä.

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

3. Jäsenvaltioiden on säädettävä, että rautatieyritykset, rataverkon haltijat ja tarvittaessa kansallinen turvallisuusviranomainen ovat velvollisia ilmoittamaan tutkintaelimelle 20 artiklassa tarkoitetuista onnettomuuksista ja vaaratilanteista välittömästi sekä toimittamaan kaikki saatavilla olevat tiedot. Tämä ilmoitus on tarvittaessa saatettava ajan tasalle, heti kun puuttuvat tiedot ovat saatavilla.

Tutkintaelimen on päätettävä viipymättä ja joka tapauksessa viimeistään kahden kuukauden kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta tehdyn ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen, aloitetaanko tutkinta vai ei.

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

5. Tarvittaessa ja edellyttäen, että se ei vaaranna 1 kohdassa säädettyä tutkintaelimen riippumattomuutta, tutkintaelin voi pyytää muiden jäsenvaltioiden tutkintaelimiä tai virastoa tarjoamaan asiantuntemusta tai suorittamaan teknisiä tarkastuksia, analyyseja tai arviointeja.

6. Jäsenvaltiot voivat antaa tutkintaelimen tehtäväksi muita kuin 20 artiklassa tarkoitettuja rautateiden onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevan tutkinnan suorittamisen.

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

Virasto tukee tutkintaelimiä tämän tehtävän suorittamisessa asetuksen (EU) 2016/796 38 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 1 kohdan soveltamista.

Tutkintaelinten on asetuksen (EU) 2016/796 38 artiklan 2 kohdan mukaisesti viraston tukemana perustettava vertaisarviointiohjelma, johon kaikkia tutkintaelimiä kannustetaan osallistumaan niiden tuloksellisuuden ja riippumattomuuden seuraamiseksi. Tutkintaelinten on asetuksen (EU) 2016/796 38 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen sihteeristön tuella julkaistava

a) yhteinen vertaisarviointiohjelma ja arviointiperusteet; ja

b) ohjelmaa koskeva vuosikertomus, jossa korostetaan havaittuja vahvuuksia ja ehdotetaan parannuksia.

Vertaisarviointikertomukset on toimitettava kaikille tutkintaelimille ja virastolle. Kertomusten julkaiseminen on vapaaehtoista.

*23 artikla***Tutkintamenettely**

1. Sen jäsenvaltion tutkintaelimen, jonka alueella 20 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 tutkintaelimet sopivat, kumpi niistä suorittaa tutkinnan, tai ne sopivat tutkinnan suorittamisesta yhteistyössä toistensa kanssa. Toinen tutkintaelin voi ensiksi mainitussa tapauksessa osallistua tutkintaan ja saada käyttöönsä kaikki tutkinnan tulokset.

Toisten jäsenvaltioiden tutkintaelimiä on pyydetävä tarvittaessa osallistumaan tutkintaan, jos

- a) onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena johonkin kyseisistä jäsenvaltioista sijoittautunut ja siellä toimiluvan saanut rautatieyhtiö; tai
- b) onnettomuudessa tai vaaratilanteessa on osallisena jossakin kyseisistä jäsenvaltioista rekisteröity tai siellä kunnossapidetty kalustoyksikkö.

Tutkintaan osallistumaan pyydettyjen jäsenvaltioiden tutkintaelimille on annettava tarvittavat toimivaltuudet, jotta ne voivat pyydettyä avustaa todisteiden keräämisessä toisen jäsenvaltion tutkintaelimelle.

Tutkintaan osallistumaan pyydettyjen jäsenvaltioiden tutkintaelimille on annettava pääsy tarvittaviin tietoihin ja todisteisiin, jotta ne voivat osallistua tosiasiallisesti tutkintaan noudattaen asianmukaisesti oikeudellisia menettelyjä koskevaa kansallista lainsäädäntöä.

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

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

3. Tutkinta on suoritettava mahdollisimman avoimesti siten, että kaikkia osapuolia voidaan kuulla ja tulokset voidaan antaa niiden käyttöön. Asianomaisille rataverkon haltijoille ja rautatieyrityksille, kansalliselle turvallisuusviranomaiselle, virastolle, uhreille ja heidän omaisilleen, vahingoittuneen omaisuuden omistajille, valmistajille, osallisena olleille pelastuspalvelulaitoksille sekä henkilöstön ja palvelujen käyttäjien edustajille on annettava tilaisuus antaa asiaankuuluvia teknisiä tietoja tutkintaselostuksen laadun parantamiseksi. Tutkintaelimen on otettava huomioon myös uhrien ja heidän omaistensa kohtuulliset tarpeet ja tiedotettava heille tutkinnan edistymisestä.

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

24 artikla

Tutkintaselostukset

1. Edellä 20 artiklassa tarkoitetun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkinnasta on laadittava selostus onnettomuuden tai vaaratilanteen luonteeseen ja vakavuuteen sekä tulosten merkitykseen nähden sopivassa muodossa. Tutkintaselostuksessa on ilmoitettava 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tutkinnan tavoitteet, ja siinä on tarvittaessa oltava turvallisuussuosituksia.

2. Tutkintaelimen on julkistettava lopullinen tutkintaselostus mahdollisimman nopeasti ja yleensä viimeistään kahden kuukauden kuluttua tapahtumapäivästä. Mikäli lopullista selostusta ei voida julkaista 12 kuukauden kuluessa, tutkintaelimen on annettava vähintään onnettomuuden jokaisena vuosipäivänä välilausunto, jossa selostetaan tutkinnan etenemistä ja esiin tulleita turvallisuusseikkoja. Tutkintaselostus, mukaan luettuina turvallisuussuositukset, on toimitettava 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuille asianomaisille osapuolille sekä muiden jäsenvaltioiden asianomaisille elimille ja osapuolille.

Tutkintaelinten saamat kokemukset huomioon ottaen komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä raportointirakenteen, jota onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostuksissa on mahdollisimman tarkasti noudatettava. Tähän raportointirakenteeseen sisältyvät seuraavat osat:

- a) tapahtuman ja sen olosuhteiden kuvaus;
- b) tutkintaa koskevat tiedot, mukaan lukien tiedot turvallisuusjohtamisjärjestelmästä, sovelletuista säännöistä ja määräyksistä, liikkuvan kaluston ja teknisten laitteistojen toimivuudesta, henkilöstöjärjestelyistä, toimintajärjestelmän dokumentoinnista ja vastaavista aiemmista tapahtumista;

- c) analyysi ja johtopäätökset tapahtuman syistä, mukaan lukien siihen vaikuttaneet muut tekijät, jotka liittyvät
- i) osallisina olleiden henkilöiden toteuttamiin toimiin;
 - ii) liikkuvan kaluston tai teknisten laitteistojen kuntoon;
 - iii) henkilöstön taitoihin sekä menettelyihin ja kunnossapitoon;
 - iv) sääntelykehysten vaatimuksiin; ja
 - v) turvallisuusjohtamisjärjestelmän soveltamiseen.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

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

25 artikla

Virastolle annettavat tiedot

1. Tutkintaelimen on ilmoitettava virastolle tutkinnan aloittamista koskevasta päätöksestä seitsemän päivän kuluessa päätöksen tekemisestä. Sen on tällöin mainittava tapahtuman päivämäärä, aika ja paikka sekä sen laji ja seuraukset ihmishenkien menetyksen, loukkaantumisten ja aineellisten vahinkojen kannalta.
2. Tutkintaelimen on lähetettävä virastolle 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut lopulliset tutkintaselostukset ja 24 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu vuosikertomus.

26 artikla

Turvallisuussuositukset

1. Tutkintaelimen antama turvallisuussuositus ei missään tapauksessa luo oletusta onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittyvästä syyllisyydestä tai vastuusta.
2. Suositukset on osoitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ja, jos se on suosituksen luonteen perusteella tarpeen, virastolle, asianomaisen jäsenvaltion muille elimille tai viranomaisille tai muille jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden, niiden kansallisten turvallisuusviranomaisten ja viraston on toimivaltansa puitteissa toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tutkintaelinten antamat turvallisuussuositukset otetaan asianmukaisesti huomioon ja että niiden perusteella ryhdytään tarvittaessa toimenpiteisiin.
3. Viraston, kansallisen turvallisuusviranomaisen ja muiden viranomaisten tai elinten tai tarvittaessa muiden jäsenvaltioiden, joille suositukset on osoitettu, on säännöllisesti annettava tutkintaelimelle selvitys tietyn suosituksen perusteella toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä.

VI LUKU

SIIRTYMÄ- JA LOPPUSÄÄNNÖKSET

27 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 15 päivästä kesäkuuta 2016 viiden vuoden ajaksi 6 artiklan 6 kohdassa ja 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. 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 kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. On erityisen tärkeää, että komissio noudattaa tavanomaista käytäntöään ja toteuttaa ennen kyseisten delegoitujen säädösten hyväksymistä asianmukaiset asiantuntijoiden, mukaan lukien jäsenvaltioiden asiantuntijat, kuulemiset.

4. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 artiklan 6 kohdassa ja 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamis päätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamis päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevien 6 artiklan 6 kohdan ja 7 artiklan 6 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

28 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin (EU) 2016/797 51 artiklassa tarkoitettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

29 artikla

Kertomus ja uudet unionin toimet

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2021 ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta, jotta voidaan erityisesti seurata yhtenäisten turvallisuustodistusten myöntämiseen liittyvien toimenpiteiden tehokkuutta.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia uusiksi unionin toimiksi.

2. Viraston on arvioitava turvallisuuskulttuurin kehitystä, tapahtumista ilmoittaminen mukaan lukien. Sen on toimitettava viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2024 komissiolle kertomus, jossa tarvittaessa ehdotetaan järjestelmään tehtäviä parannuksia. Komissio ryhtyy asianmukaisiin toimenpiteisiin näiden suositusten perusteella ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia tähän direktiiviin.

3. Komissio antaa viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2017 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen toimista, jotka on toteutettu seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi:

- a) valmistajien velvollisuus merkitä tunnistuskoodilla turvallisuuden kannalta olennaiset komponentit, jotka liikkuvat Euroopan rautatieverkoissa; tunnistuskoodista on käytävä selkeästi ilmi komponentti, valmistajan nimi ja merkitykselliset tuotantotiedot;
- b) turvallisuuden kannalta olennaisten komponenttien täydellinen jäljitettävyyden, niiden kunnossapitotoimien jäljitettävyyden ja niiden toiminnallisen elinkaaren määrittely; ja
- c) näiden komponenttien kunnossapitoa koskevien yhteisten pakollisten periaatteiden määrittely.

30 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 viimeistään 33 artiklan 1 kohdassa mainittuna päivänä sekä ilmoitettava niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista viipymättä.

31 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Direktiivin 2004/49/EY liitettä V sovelletaan tämän direktiivin 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäästösten soveltamisen aloituspäivään asti.
2. Rautatieyrityksiin, joille on myönnettävä turvallisuustodistus 15 päivän kesäkuuta 2016 ja 16 päivän kesäkuuta 2019 välillä, sovelletaan direktiiviä 2004/49/EY, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 3 kohdan soveltamista. Tällaiset turvallisuustodistukset ovat voimassa niiden päättymispäivään asti.
3. Virasto hoitaa 10 artiklan mukaisia, todistusten antamiseen liittyviä tehtäviä viimeistään 16 päivästä kesäkuuta 2019 niiden jäsenvaltioiden toiminta-alueiden osalta, jotka eivät ole antaneet virastolle tai komissiolle 33 artiklan 2 kohdan mukaista ilmoitusta. Poiketen siitä, mitä 10 artiklassa säädetään, niiden jäsenvaltioiden kansalliset turvallisuusviranomaiset, jotka ovat antaneet virastolle ja komissiolle 33 artiklan 2 kohdan mukaisen ilmoituksen, voivat jatkaa todistusten antamista direktiivin 2004/49/EY mukaisesti 16 päivään kesäkuuta 2020 saakka.

32 artikla

Viraston suositukset ja lausunnot

Virasto antaa asetuksen (EU) 2016/796 13 artiklan mukaisesti suosituksia ja lausuntoja tämän direktiivin soveltamiseksi. Nämä suositukset ja lausunnot voidaan ottaa huomioon, kun unioni hyväksyy säädöksiä tämän direktiivin nojalla.

33 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava 2, 3 ja 4 artiklan, 8–11 artiklan, 12 artiklan 5 kohdan, 15 artiklan 3 kohdan, 16–19 artiklan, 21 artiklan 2 kohdan, 23 artiklan 3 ja 7 kohdan, 24 artiklan 2 kohdan, 26 artiklan 3 kohdan sekä liitteiden II ja III noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 16 päivänä kesäkuuta 2019. Niiden on välittömästi toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.
2. Jäsenvaltiot voivat jatkaa 1 kohdassa tarkoitettua määräaikaan direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä yhdellä vuodella. Tätä varten jäsenvaltioiden, jotka eivät saata voimaan lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä 1 kohdassa tarkoitettussa määräajassa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä, on ilmoitettava siitä virastolle ja komissiolle viimeistään 16 päivänä joulukuuta 2018 ja esitettävä syyt tällaiselle määräajan jatkamiselle.
3. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Niissä on myös mainittava, että voimassa olevissa laeissa, asetuksissa ja hallinnollisissa määräyksissä olevat viittaukset tällä direktiivillä kumottuun direktiiviin on katsottava viittauksiksi tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset ja maininta tehdään.
4. Velvoitetta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön ei sovelleta Kyproksen eikä Maltaan, niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.

Heti kun julkinen tai yksityinen yhteisö jättää virallisen hakemuksen rautatielinjan rakentamisesta yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöintiä varten, kyseisten jäsenvaltioiden on kuitenkin hyväksyttävä toimenpiteet tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi kahden vuoden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

34 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 2004/49/EY, sellaisena kuin se on muutettuna liitteessä IV olevassa A osassa luetelluilla direktiiveillä, 16 päivästä kesäkuuta 2020, sanotun kuitenkin vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IV olevassa B osassa lueteltuja määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja alettava soveltaa niitä.

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

35 artikla

Voimaantulo

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

36 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 11 päivänä toukokuuta 2016.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

LIIITE I

YHTEISET TURVALLISUUSINDIKAATTORIT

Kansallisten 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.

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

1. Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit

1.1 Vakavien onnettomuuksien kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä sekä onnettomuustyytit jaoteltuina seuraavasti:

- junan törmäys raideliikenteen kalustoyksikköön,
- junan törmäys aukean tilan ulottuman sisäpuolella olevaan esteeseen,
- junan raiteelta suistuminen,
- tasoristeysonnettomuus, mukaan lukien onnettomuus, jossa on osallisina jalankulkijoita tasoristeyksessä, jaoteltuna edelleen 6.2 kohdassa määritellyn viiden tasoristeystyytin mukaan,
- henkilövahinko-onnettomuus, jossa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, lukuun ottamatta itsemurhia ja itsemurhayrityksiä,
- liikkuvan kaluston tulipalo,
- muu.

Kaikki merkittävät onnettomuudet on ilmoitettava ensisijaisen onnettomuuden tyytin 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:

- matkustaja (myös suhteutettuna henkilökilometrien ja henkilöjunakilometrien kokonaismäärään),
- työntekijä tai alihankkija,
- tasoristeyksen käyttäjä,
- alueella luvattomasti oleva henkilö,
- muu henkilö laiturilla,
- muu henkilö muualla kuin laiturilla.

2. Vaarallisiin aineisiin liittyvät indikaattorit

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

- onnettomuus, johon liittyy ainakin yksi lisäyksessä määritellyjä vaarallisia aineita kuljettava raideliikenteen kalustoyksikkö,
- sellaisten onnettomuuksien määrä, jotka aiheuttavat vaarallisten aineiden päästöjä.

3. Itsemurhiin liittyvät indikaattorit

Itsemurhien ja itsemurhayritysten kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä.

4. Riskitekijöihin liittyvät indikaattorit

Merkittävien onnettomuuksien riskitekijöiden kokonaismäärä ja junakilometreihin suhteutettu määrä sekä riskitekijätyypit jaoteltuina seuraavasti:

- kiskon katkeama,
- raiteen nurjahdus eli hellekäyrä ja muu raidegeometrian äkillinen muutos,
- väärin annettu opaste,

- punaisen (seis-opasteen) ohiajo aiheuttaen vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle,
- punaisen (seis-opasteen) ohiajo aiheuttamatta vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle,
- käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutunut pyörä,
- käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutunut akseli.

Kaikista tällaisista riskitekijöistä on annettava tiedot riippumatta siitä, johtivatko ne onnettomuuteen. (Riskitekijästä, joka johtaa merkittävään onnettomuuteen, on ilmoitettava myös riskitekijöihin liittyvien indikaattorien yhteydessä; riskitekijästä, joka ei johda merkittävään onnettomuuteen, ilmoitetaan ainoastaan riskitekijöihin liittyvien indikaattorien yhteydessä).

5. Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemiseen liittyvät indikaattorit

Kokonaismäärät ja junakilometreihin suhteutetut määrät euroina:

- kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten määrä kerrottuna henkilövahinkojen ehkäisemisen arvolla (Value of Preventing a Casualty, VPC),
- ympäristövahinkojen kustannukset,
- liikkuvalla kalustolle tai infrastruktuurille aiheutuneiden vahinkojen kustannukset,
- onnettomuuksista aiheutuvien viivästymisten kustannukset.

Turvallisuusviranomaisten on ilmoitettava merkittävien onnettomuuksien taloudelliset vaikutukset.

VPC on arvo, jonka yhteiskunta antaa henkilövahinkojen ehkäisemiselle, eikä sitä sellaisenaan voida käyttää onnettomuuden osallisten välisten korvausten viitearvona.

6. Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit

6.1 Niiden raiteiden prosenttiosuus, joilla on käytössä junakulunvalvontajärjestelmät, ja niiden ajettujen junakilometrien prosenttiosuus, joilla käytetään junassa olevaa junien kulunvalvontajärjestelmää, johon sisältyy

- varoitus,
- varoitus ja automaattinen pysäyttäminen,
- varoitus ja automaattinen pysäyttäminen sekä erillinen nopeuden valvonta,
- varoitus ja automaattinen pysäyttäminen sekä jatkuva nopeuden valvonta.

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

- a) varoituslaitteeton tasoristeys
- b) varoituslaittein varustettu tasoristeys
 - i) käsin kytkettävä,
 - ii) automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos,
 - iii) automaattiset puomit,
 - iv) tasoristeysten vapaanaolon valvonta.

Lisäys

Yhteisten turvallisuusindikaattoreiden yhteiset määritelmät ja onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskentamenetelmät**1. Onnettomuuksiin liittyvät indikaattorit**

- 1.1 'Merkittävällä onnettomuudella' tarkoitetaan onnettomuutta, jossa on osallisena vähintään yksi liikkeessä oleva raidekulkuneuvo 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, lukuun ottamatta verstaissa, varastoissa ja varikoilla tapahtuvia onnettomuuksia;
- 1.2 'merkittävällä kalustoon, rataan, muihin laitteistoihin tai ympäristöön kohdistuvalla vahingolla' tarkoitetaan vahinkoa, josta 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, määrättyltä lähtöasemalta määrätylle pääteasemalle liikennöivää yhden tai useamman veturin tai moottorivaunun hinaamaa yhtä tai useampaa raideliikenteen kalustoyksikköä tai yhtä yksin kulkevaa moottorivaunua, myös yksinään kulkevaa veturia;
- 1.5 'junan törmäyksellä raideliikenteen kalustoyksikköön' tarkoitetaan yhteenajoja, peräänajoja tai sivutörmäyksiä junan osan ja toisen junan tai kalustoyksikön osan tai vaihtotyöveturin välillä;
- 1.6 'junan törmäyksellä aukean tilan ulottuman sisäpuolella olevaan esteeseen' 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), myös törmäyksiä ajojohtimiin;
- 1.7 'raiteelta suistumisella' tarkoitetaan tilannetta, jossa vähintään yksi junan pyöristä putoaa raiteeltaan;
- 1.8 'tasoristeysonnettomuudella' 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 'henkilövahinko-onnettomuudella, jossa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa', tarkoitetaan onnettomuuksia, joissa on osallisena yksi tai useampi henkilö ja joissa henkilöihin törmää raideliikenteen kalustoyksikkö tai siihen liitetty tai siitä irronnut osa niin, että tähän sisältyvät raideliikenteen kalustoyksiköistä putoavat henkilöt sekä henkilöt, jotka kaatuvat tai joihin osuu irtonainen esine heidän matkustaessaan kalustoyksikössä;
- 1.10 'liikkuvan kaluston tulipalolla' tarkoitetaan tulipaloa tai räjähdystä, joka tapahtuu raidekulkuneuvossa (niiden kuorma mukaan luettuna) matkalla lähtöasemalta määränpääasemalle, mukaan luettuina tilanteet, joissa kulkuneuvo on pysähdyksissä lähtöasemalla, määränpääasemalla tai välipysähdysasemalla, sekä tilanteet vaihtotyön aikana;
- 1.11 'muulla (onnettomuudella)' tarkoitetaan mitä tahansa muuta onnettomuutta kuin junan törmäystä kalustoyksikköön, junan törmäystä aukean tilan ulottuman sisäpuolella olevaan esteeseen, junan raiteilta suistumista, tasoristeysonnettomuutta, henkilövahinko-onnettomuutta, jossa on osallisena liikkeessä olevaa liikkuvaa kalustoa, tai liikkuvan kaluston tulipaloa;
- 1.12 'matkustajalla' tarkoitetaan junan miehistöä lukuun ottamatta kaikkia henkilöitä, jotka matkustavat raidekulkuneuvossa, onnettomuustilastoja varten myös matkustajaa, joka yrittää nousta liikkuvaan junaan tai poistua liikkuvasta junasta;
- 1.13 'työntekijällä tai alihankkijalla' tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, joiden työ liittyy rautateihin ja jotka ovat töissä onnettomuushetkellä, myös alihankkijoiden henkilöstöä, sopimussuhteisia itsenäisiä ammatinharjoittajia, junahenkilöstöä sekä liikkuvasta kalustosta ja infrastruktuurista huolehtivaa henkilöstöä;
- 1.14 'tasoristeyksen käyttäjällä' tarkoitetaan henkilöä, joka käyttää tasoristeystä ylittäessään radan millä tahansa kulkuneuvolla tai jalan;
- 1.15 'alueella luvattomasti olevalla henkilöllä' tarkoitetaan henkilöä, joka oleskelee rautatiealueilla, joissa oleskelu on kiellettyä, tasoristeyksen käyttäjiä lukuun ottamatta;
- 1.16 'muulla laiturilla olevalla henkilöllä' tarkoitetaan rautatielaiturilla olevaa henkilöä, jota ei ole määritelty "matkustajaksi", "työntekijäksi tai urakoitsijaksi", "tasoristeyksen käyttäjäksi", "muuksi muualla kuin laiturilla olevaksi henkilöksi" tai "alueella luvattomasti olevaksi henkilöksi";

- 1.17 'muulla muualla kuin laiturilla olevalla henkilöllä' tarkoitetaan muualla kuin rautatielaiturilla olevaa henkilöä, jota ei ole määritelty "matkustajaksi", "työntekijäksi tai urakoitsijaksi", "tasoristeyksen käyttäjäksi", "muuksi laiturilla olevaksi henkilöksi" tai "alueella luvattomasti olevaksi henkilöksi";
- 1.18 'kuolemantapauksella (kuolleella)' tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden (itsemurhaa lukuun ottamatta) seurauksena kuollut välittömästi tai 30 päivän kuluessa siitä;
- 1.19 'vakavalla loukkaantumisella (vakavasti loukkaantuneella)' tarkoitetaan henkilöä, joka on onnettomuuden seurauksena loukkaantunut (itsemurhayritystä 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 RID ⁽¹⁾/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 määrätyn 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;
- 3.2 'itsemurhayrityksellä' tarkoitetaan tarkoituksellisesti itsensä vahingoittamiseksi tehtävää tekoa, josta seuraa vakava vamma.

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;
- 4.2 'raiteen nurjahduksella eli hellekäyrällä tai muulla raidegeometriian äkillisellä muutoksella' tarkoitetaan sellaisia virheitä raiteen jatkumossa ja raidegeometriassa, jotka edellyttävät raiteen sulkemista tai sallitun enimmäisnopeuden välitöntä 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-opasteen) ohiajolla aiheuttaen vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle' tarkoitetaan kaikkia tilanteita, joissa jokin junan osa on liikkunut liikenteenohjauksen lupaa pidemmälle ja aiheuttanut vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle;
- 4.5 'punaisen (seis-opasteen) ohiajolla aiheuttamatta vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle' tarkoitetaan kaikkia tilanteita, joissa jokin junan osa on liikkunut liikenteenohjauksen lupaa pidemmälle mutta ei ole aiheuttanut vaaraa saman tai viereisen raiteen liikenteelle.

Edellä 4.4 ja 4.5 kohdassa tarkoitettulla liikenteenohjauksen luvan vastaisella ajolla tarkoitetaan, että on ohitettu jokin seuraavista:

- raidepuolella oleva valo-opastin tai siipiopastin taikka pysähtymiskäskeytysrataosuuksilla, joilla ei ole junakulunvalvontajärjestelmää (Train Protection System, TPS),
- TPS-järjestelmän antaman, turvallisuuteen liittyvän ajoluvan päättymisen,
- 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 opastetta.

Turvallisuusviranomaiset voivat antaa tämän kohdan luetelmakohdissa luetelluista liikenteenohjauksen luvan vastaiseen ajoon liittyvistä neljästä indeksistä tiedot erillisinä, ja niiden on annettava tiedot ainakin yhdestä yhteenvetoindikaattorista, joka sisältää tiedot kaikista neljästä indeksiryhmästä.

- 4.6 'käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneella pyörällä' tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa pyörään ja aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin);

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

- 4.7 'käytössä olevan liikkuvan kaluston rikkoutuneella akselilla' tarkoitetaan vikaa, joka vaikuttaa akseliin ja aiheuttaa onnettomuusriskin (raiteelta suistumis- tai törmäysriskin).

5. Onnettomuuksien taloudellisten vaikutusten laskemisen yhteiset menetelmät

- 5.1 Henkilövahinkojen ehkäisemisen arvo (VPC) koostuu seuraavista tekijöistä:

- 1) Turvallisuuden yksikköarvo: Maksuhalukkuusarvo (Willingness to Pay, WTP), joka perustuu siinä jäsenvaltiossa tehtyihin preferenssitutkimuksiin, jossa arvoa sovelletaan.
- 2) Välittömät ja välilliset taloudelliset kustannukset: kyseisessä jäsenvaltiossa arvioidut kustannusarvot, jotka koostuvat seuraavista tekijöistä:
 - sairaanhoito- ja kuntoutuskustannukset,
 - oikeudenkäyntikustannukset, poliisitoiminnan kustannukset, yksityinen onnettomuustutkinta, pelastustoimi ja vakuutusten hallintokustannukset,
 - tuotannolliset menetykset: niiden tavaroiden ja palvelujen arvo yhteiskunnalle, jotka onnettomuuteen joutunut henkilö olisi voinut tuottaa, jos onnettomuutta ei olisi tapahtunut.

Henkilövahinkojen kustannuksia laskettaessa kuolemantapaukset ja vakavat loukkaantumiset pidetään erillään (kuolonuhrilla ja vakavalla loukkaantumisella on eri VPC).

- 5.2 Yhteiset periaatteet turvallisuuden yksikköarvon ja välittömien ja/tai välillisten kustannusten arvioimiseksi:

Saatavilla olevien arvioiden soveltuvuuden arvioinnin on turvallisuuden yksikköarvon osalta perustuttava seuraaviin näkökohtiin:

- arvioiden on liityttävä järjestelmään, jolla arvioidaan kuolleisuusriskin alentumista liikennesektorilla, ja noudatettava maksuhalukkuuteen perustuvaa lähestymistapaa ilmoitettujen preferenssimenetelmien mukaisesti,
- arvoja määritettäessä käytettävän vastaajaotoksen on oltava asianomaista väestöä edustava. Otoksen on erityisesti heijasteltava väestön ikää/tulojen jakautumista sekä muita relevantteja sosioekonomisia ja/tai demografisia piirteitä,
- maksuhalukkuusarvojen selvittämistapa: kyselytutkimus on laadittava siten, että kysymykset ovat selkeitä ja vastaajille tarkoituksenmukaisia.

Välittömät ja välilliset kustannukset on arvostettava yhteiskunnalle aiheutuneiden todellisten kustannusten pohjalta.

5.3 Määritelmät

- 5.3.1 'Ympäristövahinkojen kustannuksilla' tarkoitetaan vahingoittuneen alueen palauttamisesta rautatieonnettomuutta edeltäneeseen tilaan aiheutuvia kustannuksia, jotka rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on katettava ja jotka arvioidaan heidän kokemuksensa pohjalta.

- 5.3.2 'Liikkuvalla kalustolle tai infrastruktuurille aiheutuneiden vahinkojen kustannuksilla' tarkoitetaan korjauskelvottomaksi vahingoittuneen liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin tilalle hankittavan, toimintoiltaan ja teknisiltä ominaisuuksiltaan vastaavan uuden liikkuvan kaluston kustannuksia sekä kustannuksia, jotka aiheutuvat rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden kokemuksen mukaan korjattavissa olevan liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin palauttamisesta onnettomuutta edeltäneeseen tilaan, myös liikkuvan kaluston vuokratkustannukset, kun onnettomuudessa vahingoittunutta liikkuvaa kalustoa joudutaan korvaamaan.

- 5.3.3 'Onnettomuuksista johtuvista viivästymisistä aiheutuvilla kustannuksilla' tarkoitetaan rautateiden käyttäjille (matkustajille ja rahtiasiakkaille) onnettomuuksien seurauksena aiheutuvien viivästysten rahallista arvoa, laskettuna seuraavan kaavan mukaisesti:

VT = matka-aikasäästöjen arvo

Matkustajan ajan arvo (tunti)

$$VT_p = [\text{työmatkamatkustajien VT}] * [\text{työmatkamatkustajien keskimääräinen prosenttiosuus vuodessa}] + [\text{muiden kuin työmatkamatkustajien VT}] * [\text{Muiden kuin työmatkamatkustajien keskimääräinen prosenttiosuus vuodessa}]$$

VT_p mitataan euroina matkustajaa ja tuntia kohti

"Työmatkamatkustajalla" tarkoitetaan matkustajaa, joka on ammatilliseen toimintaansa liittyvällä matkalla, työmatkaliikennettä lukuun ottamatta.

Tavarajunan ajan arvo (tunti)

$$VT_f = [\text{tavarajunien VT}] * [(\text{tonni-km})/(\text{juna-km})]$$

VT_f mitattuna euroina rahtitonnia ja tuntia kohti

Kuljetetun rahdin keskimääräinen tonnimäärä junaa kohti vuodessa = (tonni-km)/(juna-km)

CM = junan yhden minuutin myöhästymisen kustannus

Matkustajajuna

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(matkustaja-km)/(juna-km)]$$

Matkustajien keskimääräinen lukumäärä junaa kohti vuodessa = (matkustaja-km)/(juna-km)

Tavarajuna

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

Tekijät K1 ja K2 ovat ajan arvon ja viivästymisen arvon välillä siten kuin ne on arvioitu preferenssitutkimuksissa, ja niissä otetaan huomioon, että viivästysten takia menetetty aika nähdään merkittävästi kielteisempänä kuin tavanomainen matka-aika.

Onnettomuudesta johtuvista viivästymisistä aiheutuvat kustannukset = $CM_p * (\text{matkustajajunien viivästymiset minuutteina}) + CM_f * (\text{tavarajunien viivästymiset minuutteina})$

Menetelmän kattavuus

Viivästymisistä aiheutuvat kustannukset on laskettava merkittävistä onnettomuuksista seuraavasti:

- pääteasemalla mitattavat todelliset viivästykset rataosuuksilla, joilla onnettomuus tapahtui
- todelliset viivästykset tai, jos tämä ei ole mahdollista, arvioidut viivästykset muilla rataosuuksilla, joihin onnettomuus vaikuttaa.

6. Infrastruktuurin tekniseen turvallisuuteen ja sen toteuttamiseen liittyvät indikaattorit

- 6.1 'junakulunvalvontajärjestelmällä (Train Protection System, TPS)' tarkoitetaan järjestelmää, joka auttaa noudattamaan opastimia ja nopeusrajoituksia.
- 6.2 'junassa olevilla järjestelmillä' tarkoitetaan järjestelmiä, jotka auttavat kuljettajaa havaitsemaan radanvarren opasteet ja merkinannot ohjaamossa ja parantavat näin suojaa vaarapaikoissa ja nopeusrajoitusten noudattamista. Junassa olevat junakulunvalvontajärjestelmät kuvataan seuraavasti:
- a) Varoitus, joka varoittaa kuljettajaa automaattisesti.
 - b) Varoitus ja automaattinen pysäyttäminen, joka varoittaa kuljettajaa automaattisesti ja pysäyttää junan automaattisesti, jos se liikkuu seis-opastimen ohi.
 - c) Varoitus ja automaattinen pysäyttäminen sekä erillinen nopeuden valvonta, joka parantaa suojaa vaarapaikoissa ja jossa 'erillisellä nopeuden valvonnalla' tarkoitetaan nopeuden valvontaa tietyissä paikoissa (nopeudenvalvontalaite) opastetta lähestyttäessä.
 - d) Varoitus ja automaattinen pysäyttäminen sekä jatkuva nopeuden valvonta, joka parantaa suojaa vaarapaikoissa ja jossa 'jatkuvalla nopeuden valvonnalla' tarkoitetaan suurimman sallitun tavoitenopeuden jatkuvaa näyttöä ja noudattamiseen pakottamista radan kaikilla osuuksilla.

Edellä d alakohdassa kuvattu järjestelmä on automaattinen junakulunvalvontajärjestelmä (Automatic Train Protection, ATP).

- 6.3 'tasoristeyksellä' tarkoitetaan kaikkia samalla tasolla olevia risteymäkohtia rataverkon haltijan tunnustaman ja julkisille tai yksityisille käyttäjille avoimen tien tai kulkuväylän ja rautatien välillä. Mukaan ei lueta laituripolkuja eikä huoltoteiden tasoristeyksiä.
- 6.4 'tiellä' tarkoitetaan rautatieonnettomuustilastoissa kaikkia julkisia tai yksityisiä teitä, katuja tai moottoriteitä, niiden välittömässä yhteydessä sijaitsevat jalkakäytävät ja pyörätiet mukaan luettuina.
- 6.5 'kulkuväylällä' tarkoitetaan kaikkia ihmisten, eläinten, ajoneuvojen tai koneiden ja laitteiden kulkua varten varattuja reittejä, jotka eivät ole teitä.
- 6.6 'varoituslaitteettomalla tasoristeyksellä' tarkoitetaan tasoristeystä, jossa ei ole aktivoituna minkäänlaista varoituslaitosta tai puomia/porttia silloin, kun sen ylittäminen ei ole käyttäjälle turvallista.
- 6.7 'varoituslaittein varustetulla tasoristeyksellä' tarkoitetaan tasoristeystä, jossa risteuksen käyttäjät erotetaan lähestyvistä junasta tai jossa heitä varoitetaan siitä laitteilla, jotka aktivoidaan, kun risteystä ei ole turvallista ylittää.
- Erottamisella fyysisillä laitteilla tarkoitetaan seuraavia:
 - puoli-, pari- tai kokopuomit,
 - portit.

- Varoittaminen tasoristeyksessä sijaitsevilla varoituslaitteilla:
 - näkyvät laitteet: valot,
 - äänilaitteet: kellot, äänitorvet jne.

Varoituslaittein varustetut tasoristeykset luokitellaan seuraavasti:

- a) Käsin kytkettävä: tasoristeys, jossa rautateiden työntekijä aktivoi puomit ja/tai portit tai ääni- ja/tai valovaroituslaitoksen.
- b) Automaattinen ääni- ja/tai valovaroituslaitos: tasoristeys, jossa risteyksen ääni- ja/tai valovaroituslaitokset aktivoituvat junan lähestyessä.
- c) Automaattiset puomit: tasoristeys, jossa risteyksen puomit aktivoituvat junan lähestyessä. Tähän lasketaan mukaan tasoristeys, jossa on sekä puomit että ääni- ja/tai valovaroituslaitos.
- d) Tasoristeyksen vapaanaolon valvonta: tasoristeys, jossa on opastin tai muu junakulunvalvontajärjestelmä, joka sallii junan edetä ainoastaan, jos tasoristeys on tieliikennepuolelta raideliikenteestä täysin erotettu ja vapaana.

7. Riskistön määritelmät

- 7.1 '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 saapumipaikan välistä vakioetäisyyttä. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.
- 7.2 'Matkustajakilometrillä' tarkoitetaan mittayksikköä, joka vastaa yhden matkustajan kuljettamista rautateitse yhden kilometrin matkan. Huomioon otetaan ainoastaan ilmoittavan maan kansallisella alueella kuljettu matka.
- 7.3 'Ratakilometrillä' tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan vain lähtöpaikan ja määränpään välinen etäisyys.
- 7.4 'Raidekilometrillä' tarkoitetaan 2 artiklan mukaisesti määritellyn jäsenvaltion rautatieverkon pituutta kilometreinä. Moniraiteisilta rataosuuksilta lasketaan kukin raide erikseen.

LIITE II

KANSALLISISTA TURVALLISUUSSÄÄNNÖISTÄ ILMOITTAMINEN

Kansallisia turvallisuussääntöjä, joista on ilmoitettava 8 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti, ovat:

1. säännöt, jotka koskevat voimassa olevia kansallisia turvallisuustavoitteita ja turvallisuusmenetelmiä;
 2. säännöt, jotka koskevat turvallisuusjohtamisjärjestelmille asetettuja vaatimuksia ja turvallisuustodistuksen antamista rautatieyrityksille;
 3. yhteisen rataverkon liikennöintisäännöt, joita YTE:t eivät vielä kata, mukaan luettuina opastin- ja liikenteenhallintajärjestelmää koskevat säännöt;
 4. säännöt, jotka koskevat sellaisille ylimääräisille sisäisille liikennöintisäännöille (työsäännöille) asetettuja vaatimuksia, joita rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on otettava käyttöön;
 5. säännöt, jotka koskevat turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä suorittavalle henkilöstölle asetettuja vaatimuksia, mukaan lukien valintaperusteet, terveydentila ja ammatillinen koulutus sekä todistukset, siltä osin kuin YTE ei vielä kata niitä;
 6. säännöt, jotka koskevat onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa.
-

LIITE III

Sellaisiin organisaatioihin sovellettavat vaatimukset ja arviointiperusteet, jotka hakevat ECM-todistusta tai todistusta huollosta vastaavan yksikön ulkoistamia huoltotoimintoja varten

Organisaation johtamisen on oltava dokumentoitu kaikilta olennaisilta osiltaan, ja siinä on erityisesti kuvattava vastuunjako organisaatiossa ja alihankkijoiden kanssa. Siinä on osoitettava, miten johtamisessa turvataan valvonta kaikilla tasoilla, miten henkilöstö ja sen edustajat kaikilla tasoilla osallistuvat siihen ja miten jatkuva parantaminen varmistetaan.

Seuraavia perusvaatimuksia on sovellettava huollosta vastaavan yksikön, jäljempänä 'ECM', neljään toimintoon, joista organisaatio vastaa joko itse tai sopimusjärjestelyin:

1. Johtajuus – sitoutuminen organisaation kunnossapitojärjestelmän kehittämiseen ja toteuttamiseen ja sen tehokkuuden jatkuvaan parantamiseen;
2. Riskinarviointi – jäsenlly lähestymistapa kalustoyksikköjen huoltoon liittyvien riskien arviointiin, mukaan lukien riskit, jotka aiheutuvat suoraan toimintaprosesseista ja muiden organisaatioiden tai henkilöiden toimista, sekä asianmukaisten riskinhallintatoimenpiteiden määrittely;
3. Seuranta – jäsenlly lähestymistapa sen varmistamiseksi, että riskinhallintatoimenpiteet ovat käytössä ja toimivat asianmukaisesti ja niiden avulla saavutetaan organisaation tavoitteet;
4. Jatkuva parantaminen – jäsenlly lähestymistapa säännöllisestä seurannasta, auditoinnista ja muista asiaankuuluvista lähteistä saatujen tietojen analysoimiseksi ja tulosten käyttämiseksi oppimiseen ja ennalta ehkäisevien tai korjaavien toimenpiteiden hyväksymiseen turvallisuustason ylläpitämiseksi tai parantamiseksi;
5. Rakenne ja vastuu – jäsenlly lähestymistapa yksilöiden ja ryhmien vastuiden määrittelemiseksi organisaation turvallisuustavoitteiden toteutumisen varmistamisessa;
6. Pätevyyden hallinta – jäsenlly lähestymistapa sen varmistamiseksi, että työntekijöillä on tarvittava pätevyys, jotta organisaation tavoitteet voidaan saavuttaa turvallisesti, tuloksellisesti ja tehokkaasti kaikissa olosuhteissa;
7. Tiedotus – jäsenlly lähestymistapa sen varmistamiseksi, että tärkeät tiedot ovat niiden henkilöiden saatavilla, jotka käyttävät harkintavaltaa ja tekevät päätöksiä kaikilla organisaatiotasolla, ja että tiedot ovat täydelliset ja asianmukaiset;
8. Dokumentointi – jäsenlly lähestymistapa kaiken merkityksellisen tiedon jäljitettävyyden varmistamiseksi;
9. Sopimustoimet – jäsenlly lähestymistapa sen varmistamiseksi, että alihankintana teetettäviä toimintoja hallitaan asianmukaisesti, jotta organisaation tavoitteet voidaan saavuttaa, ja että kaikki osaaminen ja vaatimukset otetaan huomioon;
10. Kunnossapitotoimet – jäsenlly lähestymistapa, jotta varmistetaan seuraavat:
 - turvallisuutta ja turvallisuuden kannalta olennaisia komponentteja koskevat kunnossapitotoimet määritetään ja niitä hallinnoidaan oikein. Kaikki tarpeelliset muutokset turvallisuutta koskeviin kunnossapitotoimiin määritetään, niitä hallinnoidaan asianmukaisesti saatujen kokemusten ja yhteisten turvallisuusmenetelmien soveltamisen pohjalta riskien arvioimiseksi 6 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti ja ne dokumentoidaan asianmukaisesti;
 - noudatetaan olennaisia yhteentoimivuusvaatimuksia;
 - erityisesti kunnossapitoa varten kehitettyjen ja siinä tarvittavien välineiden, laitteiden ja työkalujen käyttöönotto ja valvonta;
 - kalustoyksikköön liittyvän alkuperäisen dokumentaation analysointi ensimmäistä huoltokirjaa varten ja huoltokirjan asianmukaisen käyttöönoton varmistaminen laatimalla kunnossapitotilauksia;
 - komponentteja (mukaan lukien varaosat) ja materiaaleja käytetään kunnossapitotilausten ja toimittajan dokumentaation mukaisesti, ne varastoidaan ja niitä käsitellään ja kuljetetaan asianmukaisesti kunnossapitotilausten ja toimittajan dokumentaation mukaisesti, ja niiden osalta noudatetaan asiaan kuuluvia kansallisia ja kansainvälisiä sääntöjä sekä kunnossapitotilauksissa esitettyjä vaatimuksia;

- määritetään, toimitetaan, säilytetään ja pidetään saatavilla asianmukaiset välineet, laitteet ja työkalut, jotta kunnossapitopalvelut voidaan suorittaa tilausten ja muiden eritelmien mukaisesti varmistaen kunnossapidon, ergonomian ja terveyden suojelun turvallinen toteuttaminen;
- organisaatiolla on käytössään menettelyt sen varmistamiseksi, että sen mittauslaitteistoa ja kaikkia välineitä, laitteita ja työkaluja käytetään ja säilytetään ja ne kalibroidaan oikein ja ne pidetään kunnossa dokumentoitujen menettelyjen mukaisesti.

11. Hallintatoimet – jäsenneily lähestymistapa, jotta varmistetaan seuraavat:

- kalustoyksiköt otetaan määräaikaikkunnossapitoon, ehdolliseen kunnossapitoon tai korjauskunnossapitoon ajoissa tai aina, kun on havaittu vikoja tai muita tarpeita;
 - tarpeelliset laadunvalvontatoimenpiteet;
 - kunnossapito tehdään tilausten mukaisesti ja huoltotodistukseen merkitään mahdolliset käyttörajoitukset;
 - mahdollisesta johtamisjärjestelmän soveltamisen noudattamatta jättämisestä, joka voisi johtaa onnettomuuksiin, vaaratilanteisiin tai ”läheltä piti” -tilanteisiin, ja muista vaarallisista tapahtumista ilmoittaminen, niiden tutkinta ja arviointi sekä tarvittavien ehkäisevien toimenpiteiden toteuttaminen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn omavalvontaa koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän mukaisesti;
 - säännöllistä sisäistä auditointia ja valvontaa koskeva menettely 6 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn omavalvontaa koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän mukaisesti.
-

LIITE IV

A OSA

Kumottu direktiivi ja siihen tehdyt muutokset

(34 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)
Komission direktiivi 2014/88/EU	(EUVL L 201, 10.7.2014, s. 9)

B OSA

Osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamista koskevat määräajat

(34 artiklassa tarkoitettut)

Direktiivi	Määräpäivä, joka koskee saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä
2004/49/EY	30. huhtikuuta 2006
2008/57/EY	19. heinäkuuta 2010
2008/110/EY	24. joulukuuta 2010
Komission direktiivi 2009/149/EY	18. kesäkuuta 2010
Komission direktiivi 2014/88/EU	30. heinäkuuta 2015

LIITE V

Vastaavuustaulukko

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
11 artikla	12 artikla
12 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
28 artikla	–
29 artikla	–
30 artikla	–
31 artikla	29 artikla
32 artikla	30 artikla
–	31 artikla
–	32 artikla
33 artikla	33 artikla

Direktiivi 2004/49/EY	Tämä direktiivi
–	34 artikla
34 artikla	35 artikla
35 artikla	36 artikla
Liite I	Liite I
Liite II	Liite II
Liite III	–
Liite IV	–
Liite V	–
–	Liite III

Komission lausuma selittävistä asiakirjoista

Komissio muistuttaa mieliin Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission todenneen selittävistä asiakirjoista 27 päivänä lokakuuta 2011 annetussa yhteisessä poliittisessa lausumassaan, että tietojen, jotka jäsenvaltiot toimittavat komissiolle direktiivien saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, "on oltava selviä ja täsmällisiä", jotta komissio pystyy helpommin täyttämään tehtävänsä unionin lainsäädännön soveltamisen valvojana. Tässä tapauksessa olisi tätä varten ollut hyötyä selittävistä asiakirjoista. Komissio pitää valitettavana sitä, ettei lopullisessa tekstissä ole asiaa koskevia säännöksiä.
