



Bryssel 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston vahvistamasta kannasta

**rautateiden turvallisuudesta (uudelleen laadittu toisinto) annettavan Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymiseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSIION TIEDONANTO
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti

neuvoston vahvistamasta kannasta

**rautateiden turvallisuudesta (uudelleen laadittu toisinto) annettavan Euroopan
parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymiseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. TAUSTA

Komissio hyväksyi 30. tammikuuta 2013 kattavan kuuden säädösehdotuksen paketin, jolla tarjotaan parempaa laatua ja enemmän valinnanvaraa rautatiepalvelujen alalla Euroopassa.

Rautatieliikenteestä voidaan saada houkuttelevampi vaihtoehto matkustajille ja sen osuutta kaikista liikennemuodoista voidaan kasvattaa vain, jos palvelujen laatua ja tehoa parannetaan. Parempi kustannustehokkuus ja kestävyys voidaan saavuttaa niukoilla julkisilla varoilla.

Paketin tavoitteena on käyttäjien odotusten täyttämiseksi myös kannustaa innovointiin EU:n rautateillä. Tähän pyritään kolmella toisiinsa liittyvällä tavalla:

- (1) avaamalla kotimaan henkilöliikennemarkkinat kilpailulle ja velvoittamalla julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseen kilpailuttamalla;
- (2) vahvistamalla rataverkon haltijoiden riippumattomuutta niin, että ne valvoisivat kaikkia rataverkon keskeisiä toimintoja ja varmistaisivat kaikille tasavertaiset mahdollisuudet rautateiden käyttöön;
- (3) vahvistamalla rautatieviraston asemaa niin, että siitä tehdään keskitetty asiointipiste, jolle kuuluu koko EU:n kattavien kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupien ja EU:n kattavien toiminnanharjoittajien turvallisuustodistusten antaminen.

Päivä, jona ehdotus on lähetetty Euroopan parlamentille ja neuvostolle

(asiakirja COM(2013) 31 final — 2013/0016 COD):

31. tammikuuta 2013

Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa:

22. elokuuta 2013

Päivä, jona alueiden komitea on antanut lausuntonsa:

8. lokakuuta 2013

Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa:

26. helmikuuta 2014

Päivä, jona neuvoston kanta on vahvistettu:

10. joulukuuta 2015

2. KOMISSIION EHDOTUKSEN TARKOITUS

Rautateiden turvallisuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY¹ uudelleenlaatimisen päätavoite on helpottaa rautatieyrityksille annettavien turvallisuustodistusten myöntämistä. Siihen sisältyy siirtyminen nykyisestä kaksiosaisesta järjestelmästä [A osa (myöntää jäsenvaltio, johon rautatieyritys on sijoittautunut) ja B osa (myönnetään kussakin jäsenvaltiossa, jossa rautatieyritys aikoo liikennöidä)] EU:n yhteiseen turvallisuustodistukseen, joka on voimassa kaikkialla unionissa.

Ehdotuksessa tarkistetaan myös kansallisten turvallisuusviranomaisten roolia sekä niiden ja Euroopan rautatieviraston välistä vastuunjakoa. Ehdotuksen mukaan kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi keskityttävä enemmän omassa jäsenvaltiossaan toimivien rautatieyritysten valvontaan ja sellaisiin toimiin, joissa paikallinen läsnäolo saattaa olla eduksi tai joissa edellytetään paikallisen kielen tuntemusta (kuten tarkastukset/auditoinnit). Rautatieviraston olisi seurattava kansallisten turvallisuusviranomaisten toimintaa, suoriutumista ja organisaatiota ja koko järjestelmän turvallisuustasoa.

Direktiiviä 2004/49/EY on jo muutettu huomattavasti aikaisemmin. Koska uusia muutoksia tehdään, komissio ehdotti selkeyden vuoksi uudelleenlaadintaa.

3. NEUVOSTON KANTAA KOSKEVAT HUOMIOT

Liikenneneuvoston istunnossa 10. joulukuuta 2015 hyväksytyssä poliittisessa yhteisymmärryksessä puolletaan komission ehdotuksen päätavoitteita eli turvallisuustodistusten myöntämisprosessin yksinkertaistamista. Poliittinen yhteisymmärrys kuitenkin poikkeaa joiltakin osin komission ehdotuksesta, sillä siinä annetaan ainoastaan yhdessä jäsenvaltiossa toimiville rautatieyrityksille mahdollisuus hakea turvallisuustodistusta joko Euroopan rautatievirastolta tai kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. Molemmissa tapauksissa menettely ja päätöksen perusteet pysyisivät kuitenkin samoina.

Lisäksi neuvoston kannassa

- selkiytetään rautatiejärjestelmän eri toimijoiden tehtäviä ja vastuualueita turvallisuustason parantamiseksi vahvistamalla säännöksiä, jotka koskevat asianomaisten toimijoiden roolia rautateiden turvallisuuden kehittämisessä ja parantamisessa (4 artikla). Neuvosto katsoo myös, että rataverkon haltijoilla ja rautatieyrityksillä tulisi olla pääasiallinen vastuu junan turvallisesta liikennöinnistä ja että niillä tulisi olla velvollisuus perustaa turvallisuusjohtamisjärjestelmiä;
- selvennetään, että rautatievirasto on vastuussa turvallisuustodistuksia myönnettäessä. Tekstiin on lisätty uusi johdanto-osan kappale (johdanto-osan 27 kappale) muistuttamaan viraston vastuuta koskevasta oikeudellisesta kehyksestä ja alleviivaamaan sen merkitystä, että jäsenvaltioiden viranomaiset tekevät täysimääräistä yhteistyötä rautatieonnettomuuksien sattuessa. Lisäksi neuvoston kannassa ehdotetaan, että virastolla on täysi vastuu myöntämästään yhteisestä turvallisuustodistuksesta (10 artiklan 6 kohta);
- säädetään muutoksenhakumenettelystä, joka antaa hakijoille mahdollisuuden viedä asia kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi, jos rautatieviraston tai kansallisen

¹ 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).

turvallisuusviranomaisen toteuttamasta toimenpiteestä on erimielisyyttä (10 artiklan 12 kohta);

- esitetään tarkemmin, miten Euroopan rautatieviraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten on tehtävä yhteistyötä yhteisiä turvallisuustodistuksia myönnettäessä. Neuvoston tekstiin on myös sisällytetty muutoksenhakumenettely kansallisen turvallisuusviranomaisen ja viraston välisiä erimielisyytapauksia varten (10 artiklan 7 kohta);
- annetaan yksityiskohtaiset tiedot kansallisten turvallisuusviranomaisten valvontatoimista ja siitä, miten ne liittyvät todistusten myöntämiseen. Tarkemmin sanottuna tällä uudella säännöksellä (17 artikla) pyritään takaamaan, ettei uusi turvallisuustodistusten myöntämismenettely vaaranna kansallisten turvallisuusviranomaisten rautatieyhteyksiin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvia valvontatehtäviä;
- annetaan komissiolle täytäntöönpanovalta onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaselostusten raportointirakenteen perustamiseksi (24 artikla).

Neuvoston kantaan sisältyy myös uusia säännöksiä, joissa käsitellään tiettyjä erityistapauksia ja joidenkin jäsenvaltioiden huolenaiheita. Uudet säännökset neuvoston kannassa ovat seuraavat:

- jäsenvaltiot voisivat jättää sivuraiteet direktiivin mukaisten toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle;
- EU:n ulkopuolisille toimijoille annettaisiin lupa saapua EU:ssa lähellä rajaa sijaitsevalle asemalle ilman turvallisuustodistusta;
- säännökset erityisjärjestelyistä yhteistyön tekemiseksi Euroopan rautatieviraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välillä valvottaessa muusta unionin rautatiejärjestelmästä erillään olevia rataverkkoja;
- mahdollisuus kolmansien maiden kanssa yhteiskäytössä olevien tavaravaunujen reserviin kuuluvien tavaravaunujen huollosta vastaavien elinten sertifiointijärjestelmää koskevan poikkeuksen soveltamiseen;
- rautatievirastolla olisi kustannustehokkuusanalyysin jälkeen mahdollisuus ottaa käyttöön väline, jolla helpotetaan turvallisuuteen liittyvien tietojen vaihtoa rautatieketjun asianomaisten toimijoiden välillä;
- edistetään vastavuoroisen luottamuksen ja oppimisen kulttuuria rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien avulla;
- korostetaan turvallisuuskulttuurin kehittämisen tärkeyttä etenkin edellyttämällä rautatievirastolta turvallisuuskulttuurin arviointia, joka kattaa myös tapahtumista ilmoittamisen, ja komissiolta rautatieviraston suositusten perusteella tarvittavien toimenpiteiden toteutusta.

Komissio katsoo, että edellä mainitut seikat ovat hyväksyttäviä, mutta se pitää valitettavina seuraavia kohtia neuvoston kannassa:

- täytäntöönpanon määräajan pidennys kahdesta vuodesta kolmeen vuoteen;
- kaikki muutokset, jotka koskevat siirrettyä säädösvaltaa ja täytäntöönpanovaltaa, mukaan lukien järjestelmällinen turvautuminen lausunnon antamatta jättämistä

koskevaan lausekkeeseen, mikä on asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohdan hengen ja kirjaimen vastaista;

- sen jäsenvaltiolla olleen velvollisuuden poistaminen, joka koskee selkeiden ja tarkkojen tietojen toimittamista komissiolle direktiivien saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja joka tunnustetaan Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission selittävistä asiakirjoista 27. lokakuuta 2011 antamassa yhteisessä poliittisessa lausumassa.

4. PÄÄTELMÄT

Komissio katsoo, että rautatiejärjestelmän turvallisuutta koskevan lainsäädännön ajantasaistaminen on ratkaisevan tärkeää yksinkertaistetun ja yhtenäistetyn turvallisuustodistusten myöntämiskehyksen käyttöön ottamiseksi. Tämä vähentäisi merkittävästi kansallisten sääntöjen moninaisuutta EU:ssa ja, mikä on yhtä tärkeää, merkittäviä eroja jäsenvaltioiden turvallisuustodistusten myöntämismenettelyissä.

Komissio hyväksyy kompromissin hengessä neuvoston kannan, jotta Euroopan parlamentti voi toisessa käsittelyssä hyväksyä lopullisen tekstin sekä viisi muuta neljännen rautatiepaketin ehdotusta. Komissio katsookin, että sekä markkinapilarin että teknisen pilarin yhtäaikaishallinnalla hyväksymisellä saataisiin eniten hyötyä palvelun laadun, tehokkuuden ja rautatiealan kilpailukyvyn kannalta.