

Brüssel, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja
nõukogu direktiiv raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)**

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja
nõukogu direktiiv raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)**

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

30. jaanuaril 2013 võttis komisjon Euroopa raudteevee teenuste kvaliteedi parandamiseks ja teenuste valiku suurendamiseks vastu kuuest seadusandlikust ettepanekust koosneva ulatusliku paketi.

Selleks et muuta raudtee reisijate jaoks atraktiivsemaks transpordiviisiks ja soodustada ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut, on vaja parandada teenuste kvaliteeti ja suurendada tõhusust. Avaliku sektori napp vahendeid on võimalik majanduslikult paremini ja jätkusuutlikumalt ära kasutada.

Kõnealuse paketiga soovitakse ka soodustada innovatsiooni ELi raudteesektoris, et täita kasutajate ootusi. Selleks kasutatakse kolme omavahel seotud eri võimalust:

- (1) riigisisese reisijateveoturu avamine konkurentsile ja kohustuslik osalemine teenuste riigihankelepinguid käsitlevas pakkumismenetluses;
- (2) taristuettevõtjate sõltumatus suurendamine nii, et nad kontrolliksid kõiki raudteevõrgu põhifunktsioone ja tagaksid raudteevee teenuste õiglase kättesaadavuse kõigile isikutele;
- (3) Euroopa Raudteeameti osatähtsuse suurendamine, et muuta see ühtseks kontaktpunktiks, mis annab ettevõtjatele välja üleeuroopalisi veeremilube (nn veeremipassid) ja üleeuroopalisi ohutustunnistusi.

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev
(dokument COM(2013) 31 final – 2013/0016 COD):

31. jaanuar 2013

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:

22. august 2013

Regioonide Komitee arvamuse kuupäev:

8. oktoober 2013

Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:

26. veebruar 2014

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:

10. detsember 2015

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Euroopa Parlamendi ja nõukogu raudteeohutusedirektiivi 2004/49/EÜ¹ uuesti sõnastamise põhieesmärk on lihtsustada raudteeveo-ettevõtjatele ohutustunnistuste andmist. Seoses sellega muudetakse praegu kehtivat kaheosalist süsteemi [A osa (mille annab liikmesriik, kus raudteeveo-ettevõtja algselt asutati) ja B osa (antakse välja igas liikmesriigis, kus raudteeveo-ettevõtja kavatses tegutseda)] ja võetakse kasutusele kogu liidus kehtiv ühtne ELi ohutustunnistus.

Ettepanekus vaadatakse ka läbi riiklike ohutusasutuste roll ning ülesannete jaotus nende ja Euroopa Raudteeameti (edaspidi „amet“) vahel. Ettepaneku kohaselt suurendaksid riiklikud ohutusasutused järelevalvet raudteeveo-ettevõtjate tegevuse üle vastavas liikmesriigis ja selliste ettevõtmiste üle, mille puhul kohalik esindatus võib olla kasulik või kus on vaja osata kohalikkude keelt (nt kontrollid/auditid). Amet peaks teostama järelevalvet riiklike ohutusasutuste tegevuse, tulemuslikkuse ja töökorralduse üle ning kogu süsteemi ohutusalase tulemuslikkuse üle.

Direktiivi 2004/49/EÜ on varem märkimisväärselt muudetud. Kuna nüüd tehakse veel uusi muudatusi, tegi komisjon ettepaneku see selguse huvides uuesti sõnastada.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Transpordinõukogus 10. detsembril 2015 vastu võetud poliitiline kokkulepe toetab komisjonis ohutustunnistuste väljaandmise lihtsustamise kohta esitatud ettepaneku põhieesmärke. Samas erineb see poliitiline kokkulepe komisjoni ettepanekust mõnes aspektis, täpsemalt võimaldatakse üksnes ühes liikmesriigis tegutsevatel raudteeveo-ettevõtjatel taotleda ohutustunnistust kas ametilt või omamaiselt riiklikult ohutusasutuselt. Mõlemal juhul oleksid menetlus ja otsustuskriteeriumid siiski ühesugused.

Peale selle on nõukogu seisukohas:

- täpsustatud raudteesüsteemis osalejate rolli ja kohustusi seoses ohutustaseme tõstmisega, karmistades selleks sätteid, milles käsitletakse kõnealuste osalejate rolli raudteeohutuse arendamisel ja suurendamisel (artikkel 4). Ühtlasi leiab nõukogu, et taristu- ja raudteeveo-ettevõtjad peaksid rohkem vastutama rongi ohutu käitamise eest ning peaksid olema kohustatud kehtestama ohutusjuhtimise süsteemi;
- täpsustatud, et amet on vastutav seoses ohutustunnistuste väljaandmisega. Teksti on lisatud uus põhjendus (27), et meenutada ameti vastutuse õigusraamistikku ning rõhutada riiklike ohutusasutuste omavahelise koostöö tähtsust raudteeõnnetuste korral. Lisaks nähakse nõukogu seisukohas ette, et amet vastutab täielikult tema poolt väljastatud ühtsete ohutustunnistuste eest (artikli 10 lõige 6);
- ette nähtud kaebemenetlus, mis võimaldab taotlejal pöörduda küsimusega liikmesriigi kohtusse, kui ta ei ole nõus ameti või riikliku ohutusasutuse otsusega (artikli 10 lõige 12);
- üksikasjalikult sätestatud, kuidas amet ja riiklikud ohutusasutused peavad ühtse ohutustunnistuse väljaandmisel omavahel koostööd tegema. Nõukogu teksti on

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudteeettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44).

lisatud menetlus, kuidas hallata ameti ja riikliku ohutusasutuse vahelisi lahknevusi (artikli 10 lõige 7);

- üksikasjalikult sätestatud riiklike ohutusasutuste järelevalvetegevus ja selle seos sertifitseerimisega. Konkreetsemalt on selle uue sätte (artikkel 17) eesmärk tagada, et uue ohutustunnistuste väljaandmise menetlusega ei kahjustata riiklike ohutusasutuste ülesandeid raudteeveo- ja taristuettevõtjate üle järelevalve teostamisel;
- sätestatud komisjoni rakendamise volitused, et kehtestada õnnetusjuhtumite ja intsidentide uurimist käsitlevate aruannete jaoks uus aruandlusstruktuur (artikkel 24).

Nõukogu seisukoht sisaldab ka uusi sätteid, milles käsitletakse mõne liikmesriigi erijuhtumeid ja probleeme. Nõukogu seisukohas sisalduvad uued sätted:

- võimaldavad liikmesriikidel jätta direktiivi alusel rakendatavate meetmete kohaldamisalast välja manöövriteed;
- lubavad ELi-välistel ettevõtjatel jõuda ELis piiri lähedal asuvasse jaama ilma ohutustunnistusega;
- näevad ette ameti ja riiklike ohutusasutuste vahelise koostöö erikorra kogu ülejäänud ELis eraldatud võrkude üle järelevalve teostamisel;
- lubavad teha erandi selliste asutuste sertifitseerimisel, kes vastutavad nende kaubavagunite hooldamise eest, mida kasutatakse ühiselt ELi-väliste riikidega;
- võimaldavad ametil pärast kulude-tulude analüüsi luua vahendi, mis hõlbustab ohutusteabe vahetamist asjaomaste ettevõtjate ja raudteesektori vahel;
- soodustavad vastastikusel usaldusel, kindlustundel ja õppimisel põhineva õhkkonna loomist tänu taristu- ja raudteeveo-ettevõtjate ohutusjuhtimissüsteemidele;
- rõhutavad ohutuse edendamise tähtsust eelkõige sellega, et ametilt nõutakse hinnangu andmist ohutu töökultuuri, k.a ohutust mõjutavatest juhtumitest aruandmine, edendamisele ja komisjonilt nõutakse ameti soovitusel põhinevate asjakohaste meetmete võtmist.

Kuigi komisjoni arvates on eespool nimetatud punktid vastuvõetavad, on tal kahju järgmistest nõukogu seisukohas esitatud aspektidest:

- ülevõtmistähtaja pikendamine kahelt aastalt kolmele aastale;
- kõik muudatused, mis on tehtud seoses delegeeritud ja rakendamise volitustega, k.a arvamuse esitamata jätmise klausli süstemaatiline kehtestamine, mis on vastuolus määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 teise lõigu punkti b eesmärgi ja sõnastusega;
- sellise kohustuse tühistamine, mille kohaselt peab liikmesriik esitama komisjonile selget ja täpset teavet direktiivide ülevõtmise kohta oma siseriiklikku õigusse, nagu tunnistasid Euroopa Parlament, nõukogu ja komisjon 27. oktoobri 2011. aasta ühises poliitilises deklaratsioonis selgitavate dokumentide kohta.

4. JÄRELDUS

Komisjon leiab, et ühtse ohutustunnistuse süsteemi kehtestamiseks on äärmiselt oluline ajakohastada raudteesüsteemi ohutust käsitlevaid õigusakte. Tänu ajakohastamisele oleks

võimalik märgatavalt vähendada liikmesriigiti suuresti erinevate eeskirjade olemasolu ELis ning suuri lahknevusi liikmesriikides kehtivates ohutustunnistuste andmise menetlustes.

Kompromissina on komisjon nõus nõukogu vastuvõetud seisukohaga ja võimaldab seega Euroopa Parlamendil võtta teisel lugemisel vastu lõplik tekst koos neljanda raudteepaketi ülejäänud viie ettepanekuga. Komisjoni arvates on hea võtta ühel ja samal ajal vastu turu- ja tehnikameetmed, sest niimoodi on võimalik maksimaalselt parandada raudteesektori teenuste kvaliteeti ning muuta sektor tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks.