

II

(Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset)

SUOSITUKSET

KOMISSION SUOSITUS,

annettu 29 päivänä maaliskuuta 2011,

rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesta käyttöönottoluvasta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/217/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan unionin toiminnasta,

ottaa huomioon rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä 17 päivänä kesäkuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 30 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Vuodesta 2005 lähtien Euroopan rautatievirasto, jäljempänä 'virasto', on tehnyt useita toimia tukeakseen EU:n integroidun, turvallisen ja yhteentoimivan rautatiejärjestelmän kehittämistä. Direktiivin 2008/57/EY hyväksymisen jälkeen virastolla on ollut säännöllisiä kokouksia sidosryhmien ja kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa. Nämä kokoukset ovat erityisesti koskeneet rautateiden kalustoyksikköjen ristiinhyväksyntää. Näissä kokouksissa on selvinnyt, että osapuolilla on erilaisia käsityksiä tämän direktiivin IV ja V luvun mukaisesta rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottoluvasta.

(2) On olemassa merkittävä riski, että ilman yhteisymmärrystä kansalliset käyttöönottosäännöt voivat johtaa vaatimusten erilaiseen soveltamiseen eri jäsenvaltioissa ja siten aiheuttaa lisävaikeuksia valmistajille ja rautatieyrityksille. Yhteisymmärrystä näistä prosesseista tarvitaan myös, jotta varmistetaan niiden suositusten yhdenmukaisuus, jotka viraston on annettava ja jotka liittyvät useisiin tehtäviin, jotka on määrätty yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvalli-

suustodistusten antamisesta (rautatieturvallisuusedirektiivi) annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/49/EY ⁽²⁾ sekä direktiivissä 2008/57/EY.

(3) Tarkastettaessa sitä, kuinka jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön direktiivin 2008/57/EY, tämän suosituksen periaatteet ja tulkinnot otetaan huomioon silloin, kun se on asianmukaista.

(4) Direktiivin 2008/57/EY 29 artiklassa tarkoitettua komiteaa on kuultu tästä toimenpiteestä,

ON ANTANUT TÄMÄN SUOSITUKSEN:

1. Antaessaan käyttöönottolupia rakenteellisille osajärjestelmille ja kalustoyksiköille jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, että liitteessä esitetyt periaatteet ja ohjeet otetaan huomioon.

Erityisesti:

a) Kalustoyksiköille tulisi riittää yksi käyttöönottolupa koko EU:n rautatiejärjestelmässä, kunhan direktiivissä 2008/57/EY ja liitteessä määritellyt vaatimukset täyttyvät. Tämä on tilanne esimerkiksi silloin, kun YTE:n mukainen kalustoyksikkö toimii vain YTE:n mukaisella rataverkolla.

b) Kalustoyksikköjen käyttöönottolupaa koskevat menettelyt on yhdenmukaistettu, ja ne sisältävät tietyt selkeät vaiheet, jotka toimivaltaisten viranomaisten on suoritettava määrättyä ajassa.

⁽¹⁾ EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44.

- c) Rakenteellisten osajärjestelmien tai kalustoyksiköiden käyttöönottoluvan myöntämiseen sovellettavien teknisten sääntöjen tulisi olla vakaita, läpinäkyviä, syrjimättömiä ja mahdollisimman pitkälle yhdenmukaistettuja; sääntöjen tulisi olla joko YTE:iä tai direktiivin 2008/57/EY niin salliessa, komissiolle ilmoitettuja kansallisia sääntöjä, jotka ovat käytettävissä komission perustaman tietokannan välityksellä. YTE:n hyväksymisestä lähtien jäsenvaltioiden ei tulisi hyväksyä mitään kyseisen YTE:n käsittelemiin tuotteisiin tai osajärjestelmien osiin liittyviä kansallisia sääntöjä (lukuun ottamatta YTE:n mukaisesti avoimiksi kohdiksi ja erityistapauksiksi mainittuja seikkoja, ja soveltuvin osin poikkeuksia).
- d) Muiden vaatimusten kuin YTE:n mukaisten kalustoyksiköiden tapauksessa vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta tulisi soveltaa mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään tarpeettomat vaatimukset ja turhat tarkastukset lukuun ottamatta tapauksia, joissa ne ovat selvästi tarpeen kalustoyksikön ja tietyn rataverkon välisen teknisen yhteensopivuuden tarkastamiseksi.
- e) Käyttöönottoluvan myöntäminen rakenteellisille osajärjestelmille tai kalustoyksiköille ja kyseisten rakenteellisten osajärjestelmien tai kalustoyksiköiden käyttö ja kunnossapito ovat kaksi erillistä prosessia, joista on annettu erilliset säännökset ja joista huolehtivat eri elimet.
- f) Verkon ja kalustoyksikön välinen tekninen yhteensopivuus on turvallisuuden kannalta elintärkeää. Vaikka tämän liitännän turvallisuus voitaisiin tarkastaa käyttämällä vertailujärjestelmiä tai täsmällistä riskin estimointia komission asetuksen (EY) N:o 352/2009 ⁽¹⁾ mukaisesti, yhteentoimivuuden kannalta on välttämätöntä, että tekninen yhteensopivuus osoitetaan sääntöihin perustuvan lähestymistavan mukaisesti (eli käyttäen käytäntösääntöjä asetuksen (EY) N:o 352/2009 mukaisesti) ottaen huomioon unionin yhdenmukaistetut säännöt, kuten YTE:t tai EN-standardit tai, jos sellaisia ei vielä ole, ilmoitetut kansalliset säännöt.
- g) Kalustoyksikön käyttöönoton yhteydessä turvallinen integraatio merkitsee kahta seikkaa: olennaisten osajärjestelmien välistä turvallista integraatiota (vain ensimmäisen käyttöönottoluvan yhteydessä) sekä kalustoyksikön ja kyseisen verkon välistä turvallista integraatiota.
- Mikäli kalustoyksikön ja verkon välistä liitintä koskee joko YTE:n vaatimus tai kansallinen sääntö, hakija pitää sitä käytäntösääntönä. Tässä tapauksessa niitä vaaroja, joita silmällä pitäen vaatimus on tällaisessa YTE:ssä tai kansallisessa säännössä esitetty, pidetään tarkastettuina, kun YTE:n tai kansallisen säännön vaatimukset on täytetty. Tämä tarkoittaa, että jos YTE:n tai kansallisen säännön vaatimukset koskevat turvallisuuden olennaista vaatimusta (eli kaikkia kyseeseen tulevia vaaroja), turvallinen integraatio osoitetaan YTE:n tai kansallisen säännön noudattamisella.
- Jos on vaaroja, joiden osalta YTE:ään tai kansallisiin sääntöihin ei sisälly vaatimuksia, merkitsee tämä sitä, että YTE tai kansalliset säännöt eivät kaikilta osin vastaa olennaisia vaatimuksia. Tässä tapauksessa puutteellisuus on korjattava direktiivin 2008/57/EY 7 artiklan mukaisesti. Tällaiset puuttuvat vaatimukset olisi otettava huomioon YTE:n tulevista versioissa, jotta vähitellen edetään tilanteeseen, jossa YTE:ssä käsitellään kaikki yhteentoimivat liitännät. Siihen saakka näitä riskejä hallitsee hakija vertaamalla vertailujärjestelmään tai tekemällä täsmällisen riskianalyysin komission asetuksen (EY) N:o 352/2009 mukaisesti.
- Yhteentoimivuuden vuoksi on välttämätöntä, että tekninen yhteensopivuus ja kalustoyksikön ja verkon turvallinen integraatio osoitetaan sääntöihin perustuvan lähestymistavan avulla. Siksi YTE:n olisi perusteellisesti katettava molemmat näkökohdat.
- h) Jos YTE sisältää kalustoyksikköjen yhteensopivuutta koskevan eritelmän, kyseisen eritelmän mukaisuus tarkastetaan osana EY-tarkastusmenettelyä. Ei kuitenkaan ole näyttöä siitä, että yhteentoimivuus edellyttäisi samaa kytintä kaikissa kalustoyksiköissä.
- i) Kun haetaan täydentävää käyttöönottolupaa, jäsenvaltion ei tulisi kyseenalaistaa niitä avoimia kohtia koskevia kansallisia sääntöjä, jotka eivät liity kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen.
- j) Direktiivin 2004/49/EY mukaan jokainen rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä vastaa omasta osastaan järjestelmää. Rautatieyrittäjä vastaa yksin juniensa turvallisesta toiminnasta. Rataverkon haltijan rooli rajoittuu infrastruktuurin hallintaan, ja siksi rataverkon haltijalla ei ole vastuuta junien toiminnasta muilta osin kuin ajoluvan antajan ominaisuudessa. Rataverkon haltijalla ei olekaan mitään osaa käyttöönottoluvan myöntämisessä.
- k) Kun on kyse kiireellisistä toimenpiteistä, joiden määräämistä jäsenvaltiot saattavat harkita onnettomuuksien tai vaaratilanteiden johdosta, jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon, että rautatieyrittäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmä on pääasiallinen mekanismi hallita kalustoyksiköiden käyttöön liittyviä uusia riskejä, joita on voitu havaita onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkimuksessa tai valvonnan yhteydessä. Vaikka jäsenvaltio katsoisi, että käyttöönottolupa edellyttää kiireellisesti uutta sääntöä, sen on noudatettava sovellettavan EU-lainsäädännön mukaisia menettelyjä ja muun muassa ilmoitettava uutta sääntöä koskevasta ehdotuksestaan komissiolle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY ⁽²⁾ tai 2004/49/EY mukaisesti.

⁽¹⁾ EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4.

⁽²⁾ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37.

2. Tämä suositus on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 29 päivänä maaliskuuta 2011.

Komission puolesta
Siim KALLAS
Varapuheenjohtaja

LIITE

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
1. Johdanto	6
2. Yhteentoimivuuden osatekijät, osajärjestelmät ja kalustoyksiköt	6
2.1 Yhteentoimivuuden osatekijät ja osajärjestelmät	6
2.2 Kalustoyksiköt	7
3. Osajärjestelmää valmistettaessa täytettävät vaatimukset	7
3.1 Vaatimustyytit	7
3.1.1 Olennaiset vaatimukset	7
3.1.2 Direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset	7
3.1.3 Yhteentoimivuuden tekniset eritelvät (YTE:t)	7
3.1.4 Kansalliset säännöt	8
3.1.5 Yhdenmukaistetut standardit (EN-standardit)	8
3.2 Yhteentoimivuuden kehitys	9
4. Tarkastukset sen toteamiseksi, että yhteentoimivuuden osatekijät ja osajärjestelmät on rakennettu sovellettavien vaatimusten mukaisesti	9
4.1 Yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi	9
4.2 Osajärjestelmien tarkastusmenettely	9
4.2.1 Osajärjestelmien EY-tarkastusmenettely	9
4.2.2 Osajärjestelmien tarkastusmenettely kansallisten sääntöjen tapauksessa	10
4.2.3 Hakijan laatima vakuutus	10
5. Käyttöönottolupa	10
5.1 Mikä on käyttöönottolupa?	10
5.1.1 Konsepti	10
5.1.2 Osajärjestelmien käyttöönottolupa	11
5.1.3 Kalustoyksikköjen käyttöönottolupa	11
5.2 Osajärjestelmien ja kalustoyksiköiden käyttöönottoluvan ja niiden käytön ja kunnossapidon välinen raja	11
5.2.1 Yleiset periaatteet	11
5.2.2 Ennen käyttöönottolupaa tarkastettavat käyttöä ja kunnossapitoa koskevat vaatimukset	12
5.2.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmät	13
5.3 Tekninen yhteensopivuus, turvallinen integraatio ja kalustoyksikköjen välinen yhteensopivuus	13
5.3.1 Tekninen yhteensopivuus	13
5.3.2 Turvallinen integraatio	14
5.3.3 Kalustoyksikköjen välinen yhteentoimivuus	15

	Sivu
5.4 YTE:n mukaisten ja muiden kalustoyksikköjen käyttöönottoluvat	15
5.4.1 YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupa	15
5.4.2 Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupa	16
5.5 Kalustoyksikkötyypin käyttöönottolupa	17
5.6 Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä ja sen ulkopuolella toimivien kalustoyksikköjen käyttöönottoluvat	17
5.7 Kolmansista maista tulevien kalustoyksikköjen käyttöönottoluvat	18
6. Käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeinen prosessi	18
6.1 Junan muodostaminen	18
6.2 Reitin yhteensopivuuden varmistaminen	18
6.3 Reitin hankkiminen (kapasiteetin käyttöoikeuden antaminen)	19
7. Jo käyttöönottoluvan saaneeseen osajärjestelmään tai kalustoyksikköön tehtävät muutokset	19
7.1 Seurattava menettely	19
7.2 Erityistapausten, poikkeusten ja YTE:n osittaisen soveltamisen väliset yhteydet uusimisen/parantamisen tapauksessa	20
8. Roolit ja vastuut	21
8.1 Käyttöönottoluvan hakija	21
8.2 Rautatieyritys	22
8.3 Rataverkon haltija	22
8.4 Kunnossapidosta vastaava elin	22
8.5 Ilmoitettu laitos	22
8.6 Nimetty elin	23
8.7 Kansallinen turvallisuusviranomainen	23
8.8 Jäsenvaltio	23
8.9 YTM-riskinarviointielin (yhteisten turvallisuusmenetelmien tarkastuselin)	23
9. Rekisterit	24
9.1 Verkkoselostus	24
9.2 Infrastruktuurirekisteri	24
9.3 Hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri	24
9.4 Kansallinen kulkuneuvorekisteri	25
9.5 Vertailuasiakirja	25
9.6 Liikkuvan kaluston haltijan tunnusten luettelo	25
10. Direktiivin 2008/57/EY käyttöönottolupamenettelyyn liittyvät kaaviokuvat	25
LYHENNELUETTELO	29

1. Johdanto

Direktiivin 2008/57/EY tarkoituksena on vahvistaa olennaiset edellytykset, jotka on täytettävä yhteisön rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi. Nämä edellytykset koskevat järjestelmän osien suunnittelua, rakentamista, käyttöönottoa, parantamista, uudistamista, käyttöä ja kunnossapitoa sekä järjestelmän käyttöön ja kunnossapitoon osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyttä ja työterveys- ja työturvallisuusolosuhteita. (1 artikla) ⁽¹⁾

Direktiivin 2008/57/EY päätavoitteena on eliminoida ”tekniset” esteet, jotka haittaavat rautatieliikenteen kehittämistä sekä optimoida rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden tekninen yhdenmukaisuus niin, että rautatiemarkkinoiden avaaminen ja kansainvälisten junien kulku helpottuu. Rautateiden kalustoyksikköjen kulun mahdollistamiseksi direktiivi 2008/57/EY määrittelee yhteentoimivuuden tekniset eritelmät (YTE:t), jotka ovat olennaisen tärkeitä haluttaessa varmistaa, että junat voivat kulkea turvallisesti ja saumattomasti kaikkialla EU:n rautatiejärjestelmässä ja että kalustoyksikköjen käyttöönottolupaan liittyviä menettelyjä voidaan yksinkertaistaa.

Tätä varten direktiiviin 2008/57/EY on koottu eräitä peruseräitä.

1. Kalustoyksikölle tulisi riittää yksi käyttöönottolupa koko EU:n rautatiejärjestelmässä, kunhan tietyt vaatimukset täyttyvät. Tämä on tilanne esimerkiksi silloin, kun YTE:n mukainen kalustoyksikkö toimii vain YTE:n mukaisella rataverkolla.
2. Kalustoyksikköjen käyttöönottolupaa koskevat menettelyt on yhdenmukaistettu, ja ne sisältävät tietyt selkeät vaiheet, jotka toimivaltaisten viranomaisten on suoritettava määrättyä ajassa.
3. Sovellettavien teknisten sääntöjen tulisi olla vakaita, läpinäkyviä, syrjimättömiä ja mahdollisimman pitkälle yhdenmukaistettuja; sääntöjen tulisi olla joko YTE:ä tai direktiivin 2008/57/EY niin salliessa, komissiolle ilmoitettuja kansallisia sääntöjä, jotka ovat käytettävissä komission perustaman tietokannan välityksellä.
4. Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen tapauksessa vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta tulisi soveltaa mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään tarpeettomat vaatimukset ja turhat tarkastukset lukuun ottamatta tapauksia, joissa ne ovat selvästi tarpeen kalustoyksikön ja tietyn rataverkon välisen teknisen yhteensopivuuden tarkastamiseksi.

Tämän suosituksen tavoitteena on selkeyttää direktiivissä 2008/57/EY esitettyä rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyä. Tässä yhteydessä on otettava huomioon erilaisia kalustoyksikköihin liittyviä tapauksia: uudet ja parannetut/uudistetut kalustoyksiköt, kalustoyksikkötyypit, YTE:n mukaiset kalustoyksiköt, muut kuin YTE:n mukaiset kalustoyksiköt, kalustoyksiköt, joilla on lupa toimia Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) alueella, kalustoyksiköt, joilla on lupa toimia Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolella, kalustoyksiköt, joilla on lupa toimia useamman kuin yhden jäsenvaltion verkoilla, sekä lisäluvat. Ellei nimenomaan toisin mainita, tekstissä olevat viittaukset ”lupaan” tarkoittavat ”käyttöönottolupaa”.

Kaikkien rautatieyhteyksille osoitettujen ohjeiden tulisi päteä myös rataverkon haltijoille silloin, kun nämä käyttävät infrastruktuurin tarkastus- ja kunnossapitojuna.

2. Yhteentoimivuuden osatekijät, osajärjestelmät ja kalustoyksiköt

2.1 Yhteentoimivuuden osatekijät ja osajärjestelmät

Laajuutensa ja monimutkaisuutensa vuoksi rautatiejärjestelmä on jaettu luonteeltaan rakenteellisiin ja toiminnallisiin osajärjestelmiin (2 artiklan e kohta).

Rakenteelliset osajärjestelmät on määritelty liitteessä II ⁽²⁾, ja ne ovat seuraavat: infrastruktuuri, energia, radanvarressa oleva ohjaus, hallinta ja merkinanto, junassa oleva ohjaus, hallinta ja merkinanto sekä liikkuva kalusto. Toiminnalliset osajärjestelmät on määritelty liitteessä II, ja ne ovat seuraavat: käyttötoiminta ja liikenteen hallinta, kunnossapito sekä henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset.

Lisäksi on tarpeen määritellä sellaiset osajärjestelmässä olevat tai siihen tarkoitettut perusosat, perusosien ryhmät, osakokonaisuudet tai kokonaisuudet, joista rautatieverkon yhteentoimivuus on suoraan tai epäsuorasti riippuvainen. Näitä komponentteja kutsutaan ”yhteentoimivuuden osatekijöiksi” (2 artiklan f kohta). Niitä koskevat vaatimustenmukaisuuden ja käyttösoveltuvuuden arviointimenettelyt (11 artikla). Yhteentoimivuuden osatekijät, jotka täyttävät direktiivin vaatimukset ja joilla on EY:n vaatimustenmukaisuusvakuutus tai käyttösoveltuvuusvakuutus, voidaan saattaa markkinoille ja sen jälkeen sisällyttää osajärjestelmään.

⁽¹⁾ Viittaukset direktiivin 2008/57/EY artikloihin esitetään sulkeissa koko tässä tekstissä.

⁽²⁾ Kuten direktiivin 2008/57/EC muutetussa liitteessä II (muutostyö on meneillään) esitetään.

Esimerkkejä: virroitin on liikkuvan kaluston osajärjestelmän yhteentoimivuuden osatekijä, kun taas raide on infrastruktuuri-osajärjestelmän yhteentoimivuuden osatekijä.

Rakenteelliset osajärjestelmät tarvitsevat käyttöönottoluvan, jonka antaa toimivaltainen viranomainen, joka direktiivin tapauksessa on jäsenvaltion perustama kansallinen turvallisuusviranomainen (direktiivin 2004/49/EY 16 artikla).

2.2 Kalustoyksiköt

Rautatiejärjestelmä voidaan myös jakaa kiinteisiin ja liikkuviin elementteihin, joista ensin mainitut sisältävät rata-verkon (mukaan lukien radat, asemat, terminaalit ja kaikenlaiset kiinteät laitteet, joilla turvataan rautatiejärjestelmän turvallinen ja keskeytymätön toiminta) ja viimeksi mainitut sisältävät kaikki tällä rataverkolla kulkevat kalustoyksiköt. Siksi kalustoyksikkö koostuu liikkuvan kaluston osajärjestelmästä ja tapauksen mukaan yhdestä tai useammasta muiden osajärjestelmien osasta (mukaan lukien junassa oleva ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmä) (2 artiklan c ja d kohta).

Koska kalustoyksiköt koostuvat osajärjestelmistä, direktiivin 2008/57/EY IV luvun osajärjestelmiin liittyvät määräykset koskevat kalustoyksikköjen kyseeseen tulevia osajärjestelmiä sanotun kuitenkaan rajoittamatta V luvun muiden säännösten soveltamista.

3. Osajärjestelmää valmistettaessa täytettävät vaatimukset

3.1 Vaatimustyypit

3.1.1 Olennaiset vaatimukset

Kun tuote saatetaan EU:n markkinoille, se täyttää asiaa koskevassa uuden lähestymistavan mukaisessa direktiivissä ⁽¹⁾ (kuten pienjännitedirektiivissä tms.) esitetyt olennaiset vaatimukset sekä muissa asiaa koskevissa direktiiveissä (tai lainsäädännössä) (kuten vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista 24 päivänä syyskuuta 2008 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2008/68/EY ⁽²⁾) esitetyt tekniset vaatimukset. Olennaiset vaatimukset muodostavat yleisen edun turvaamiseksi tarpeelliset elementit. Ne ovat pakollisia, ja vain ne täyttävät tuotteet voidaan saattaa markkinoille.

Esimerkki: sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja direktiivin 89/336/ETY kumoamisesta 15 päivänä joulukuuta 2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/108/EY ⁽³⁾ on turvavaatimus, jonka mukaan syntyvät sähkömagneettiset häiriöt eivät saa ylittää tiettyä tasoa, jotta radio- ja televisiolaitteet ja muut laitteet voivat toimia suunnitellulla tavalla.

3.1.2 Direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset

Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III esitetään luettelo olennaisista vaatimuksista, jotka osaltaan edesauttavat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden saavuttamista (3 artiklan 1 kohta). Nämä vaatimukset koskevat nimenomaan rautatiealaa. Rautatiejärjestelmä, osajärjestelmät, yhteentoimivuuden osatekijät ja kaikki liitännät täyttävät olennaiset vaatimukset. Olennaisten vaatimusten täyttäminen on osajärjestelmän käyttöönoton edellytys (4 artiklan 1 kohta). Direktiivin olennaisten vaatimusten täyttäminen ei sulje pois muiden EU:n määräysten soveltamista. (3 artiklan 2 kohta)

3.1.3 Yhteentoimivuuden tekniset eritelmat (YTE:t)

YTE:ssä esitetään ne tarvittavat tekniset eritelmat, joita osajärjestelmät soveltavat täyttääkseen direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset ja direktiivin 2008/57/EY tavoitteet, mukaan lukien teknisen yhdenmukaisamisen optimaalisen tason tavoittelu (1 artiklan 2 kohta). YTE:ssä ei pelkästään mainita niitä toiminnallisia ja teknisiä eritelmiä, joita osajärjestelmien on noudatettava, vaan niissä esitetään myös osajärjestelmien väliset liitännät.

YTE:ssä esitetään yhteentoimivuuden ja yhteentoimivuuden osatekijöiden kriittiset perusparametrit. Lisäksi YTE:ssä kerrotaan, mitä menettelyjä ⁽⁴⁾ on käytettävä toisaalta yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimuksenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arvioimisessa ja toisaalta osajärjestelmien EY-tarkastuksessa.

Kussakin YTE:ssä esitetään tavoitteena oleva osajärjestelmä, joka voidaan saavuttaa asteittain kohtuullisessa ajassa (5 artiklan 4 kohta). Siksi jokaisen YTE:n 4 luvussa esitetään tavoitteena olevan osajärjestelmän perusparametrit ja liitännät ja 7 luvussa esitetään täytäntöönpanoprosessi tämän tavoitteena olevan osajärjestelmän saavuttamiseksi mukaan lukien siirtymäaika, jos sellainen on tarpeen.

Tietyissä tapauksissa YTE:ssä viitataan suoraan eurooppalaisiin standardeihin tai niiden osiin taikka eritelmiin, kun se on ehdottoman välttämätöntä yhteentoimivuuden saavuttamiseksi. Nämä standardit tulevat pakollisiksi heti, kun YTE:n soveltaminen alkaa.

⁽¹⁾ Uuden lähestymistavan konseptia on tarkistettu vuonna 2008 uudella vaatimustenmukaisuuden arviointia, akkreditointia ja markkinoiden valvontaa koskevalla puitelainsäädännöllä.

⁽²⁾ EUVL L 260, 30.9.2008, s. 13.

⁽³⁾ EUVL L 390, 31.12.2004, s. 24.

⁽⁴⁾ YTE:ssä mainitaan ne asiaa koskevat komission päätöksen moduulit, joita on sovellettava.

Direktiivin 2008/57/EY täytäntöönpanon ei tulisi muodostaa esteitä kunkin jäsenvaltion nykyisen rautatiejärjestelmän säilyttämiselle ja kehittämiselle silloin, kun se on perusteltavissa kustannuksia ja hyötyjä arvioimalla, mutta sillä pyritään pitämään yllä yhteentoimivuuden tavoitetta. Siksi YTE:ssä otetaan myös huomioon kaikki erityismääräyksiä edellyttävät rautatiejärjestelmän osat, ja siksi siinä määritellään "erityistapauksia".

Yleensä erityistapaus sisällytetään YTE:ään antamalla tietyille parametreille poikkeava arvo (kuten Iberian niemimaan ulottuma infrastruktuuri-YTE:ssä). Joissain tapauksissa YTE:ssä ei ole erityistapausta selostavaa tekstiä, vaan suora viittaus kansalliseen sääntöön. Tällaiset säännöt ilmoitetaan, ja jäsenvaltion on nimettävä elin tarkastusmenettelyä varten (nimetty elin) (17 artikla).

Jollei joitakin olennaisten vaatimusten mukaisia seikkoja voida nimenomaan käsitellä YTE:ssä (esim. koska yhdenmukaistettua ratkaisua ei ole käytettävissä tai koska kyseiset elimet eivät ole niitä keskinäisesti tunnustaneet), ne yksilöidään selvästi tässä YTE:ssä avoimina kohtina. (5 artiklan 6 kohta).

3.1.4 Kansalliset säännöt

Siihen saakka, kunnes saavutetaan tavoitteena oleva osajärjestelmä (5 artiklan 4 kohta) ja sen seurauksena myös yhteentoimivuus, jäsenvaltiot turvautuvat kansallisiin sääntöihin olennaisten vaatimusten täytäntöön panemiseksi (17 artiklan 3 kohta). Näin menetellään, koska

- YTE:t eivät eri syistä ole valmiit (niissä on esim. avoimia kohtia, niiden soveltaminen rajoittuu ensimmäisen sarjan osalta Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tai niiden kehitystyö on meneillään),
- kun halutaan varmistaa yhteensopivuus olemassa olevien laitteistojen kanssa, eräät osajärjestelmät joissain jäsenvaltioissa saattavat tarvita poikkeuksia,
- useimmat olemassa olevat osajärjestelmät otettiin käyttöön ennen yhteentoimivuusdirektiivien tai eräiden YTE:ien voimaantuloa, eivätkä ne siksi ole kaikkien YTE:ien mukaisia,
- erityistapauksissa tukeudutaan kansallisiin sääntöihin silloin, kun YTE:ssä ei ole kyseistä erityistapausta selostavaa tekstiä.

Nämä kansalliset säännöt on ilmoitettava komissiolle, jonka puolestaan on valvottava niitä estääkseen sen, että syrjivillä kansallisilla säännöillä (17 artiklan 3 kohta) esitetään tarpeettomia vaatimuksia ja turhia tarkastuksia. Kalustoyksikköjen käyttöönotossa tulisi soveltaa vain näitä kansallisia sääntöjä, ja niistä tulisi esittää ristiviittaukset vertailuasiakirjassa (27 artiklan 3 kohta).

Päätelmä: Direktiivin ja sen avoimuus- ja syrjimättömyysperiaatteiden mukaisesti olisi tehtävä se johtopäätös, että ainoastaan ilmoitettuja kansallisia sääntöjä tulisi soveltaa rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupia myönnettäessä.

Jäljempänä kaikki tässä suosituksessa tehdyt viittaukset kansallisiin sääntöihin tarkoittavat ilmoitettuja kansallisia sääntöjä.

YTE:n hyväksymisestä lähtien jäsenvaltioiden ei tulisi hyväksyä mitään kyseisen YTE:n käsittelemiin tuotteisiin tai osajärjestelmien osiin liittyviä kansallisia sääntöjä (lukuun ottamatta avoimiksi kohdiksi ja erityistapauksiksi mainittuja seikkoja, joiden kohdalla YTE:ssä myönnetään tarvittaessa poikkeus).

Itse asiassa tilanne, jossa kansallisella säännöllä määrätään jostain YTE:n jo käsittelemästä parametrilla, voi johtaa siihen, että kaksi YTE:n vaatimusten mukaista osajärjestelmää eivät ole keskenään yhteensopivia. Jos esimerkiksi kalustoyksikköä koskeva kansallinen sääntö on tiukempi kuin liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita koskeva YTE, saattaa syntyä tilanne, jossa yhdessä jäsenvaltiossa käyttöönottoluvan saaneelle YTE:n mukaiselle kalustoyksikölle ei voida antaa uutta käyttöönottolupaa. Siksi komissio valvoo kansallisia sääntöjä 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti mielivaltaisen syrjinnän tai peitellyn rajoittamisen estämiseksi (17 artiklan 3 kohta).

Lisäksi direktiivi 2008/57/EY heijastelee uutta lähestymistapaa osajärjestelmien vapaan liikkuvuuden osalta: jos ei-yhdenmukaistettujen teknisten eritelmien (eli asiaa koskevien kansallisten sääntöjen) mukainen tuote täyttää olennaiset vaatimukset, se voidaan ottaa käyttöön ilman lisätarkastuksia (16 artikla) ⁽¹⁾.

3.1.5 Yhdenmukaistetut standardit (EN-standardit)

Yhteismarkkinoiden tavoitteen saavuttamiseksi olennaiset vaatimukset täyttävien tuotteiden tekniset eritelmit voidaan esittää yhdenmukaistettuina standardeina (EN-standardeina). Tietyissä tapauksissa YTE:ien perusparametreja käsittelevät yhdenmukaistetut standardit sisältävät oletuksen YTE:n mukaisuudesta. Tekniseen yhdenmukaistamiseen ja standardointiin tähtäävän uuden lähestymistavan hengessä noiden EN-standardien soveltaminen on edelleen vapaaehtoista, mutta niiden viitteet julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* (EUVL), ja ne mainitaan YTE:n soveltamisohjeessa niiden käytön edistämiseksi alalla.

⁽¹⁾ Rajoittamatta tämän asiakirjan kohdassa 5 tarkemmin kuvattujen direktiivin 15 artiklan 1 kohdan ja V luvun soveltamista.

3.2 Yhteentoimivuuden kehitys

Yhteentoimivuus on tarkoitus saavuttaa asteittain.

Aluksi, kun käytettävissä ei ole täydellisiä YTE:itä jotka kattaisivat koko rautatiejärjestelmän, ja ennen kuin kaikki osajärjestelmät ovat YTE:ien mukaisia, direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset täyttyvät YTE:ien piiriin kuulumattomien rautatiejärjestelmän osien tai seikkojen osalta, kun ne ovat ilmoitettujen kansallisten sääntöjen tai kansainvälisiin sopimuksiin viittaavien sääntöjen mukaisia (17 artiklan 3 kohta).

Pidemmällä aikavälillä, kun tavoitteena oleva järjestelmä on sekä määritelty että toteutettu, ei näitä kansallisia sääntöjä enää tarvita.

YTE:itä käytetään rinnakkain kansallisten sääntöjen kanssa siihen saakka, kunnes täydellinen yhteentoimivuus saavutetaan. Tämän siirtymäkauden aikana tarvitaan kalustoyksikköjen ristiinhyväksyntään tarkoitettua menettelyä. Tämän vuoksi kaikki jäsenvaltioiden kalustoyksikköjen käyttöönottossa sovelamat kansalliset säännöt luokitellaan, ja niistä esitetään ristiviittaukset vertailuasiakirjassa (27 artikla). Direktiivin 16, 23, 25 ja 27 artiklassa käsitellään tällaisten kansallisten sääntöjen keskinäistä hyväksyntää (”ristiinh hyväksyntää”) sekä niiden mukaan tehtäviä tarkastuksia.

4. Tarkastukset sen toteamiseksi, että yhteentoimivuuden osatekijät ja osajärjestelmät on rakennettu sovellettavien vaatimusten mukaisesti

4.1 Yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi

YTE:issä määritellään niiden soveltamisalaan kuuluvat yhteentoimivuuden osatekijät ja esitetään menettelyt, joilla valmistaja arvioi yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuutta ja/tai käyttöönsoveltuvuutta. YTE saattaa edellyttää, että arvioinnin suorittaa ilmoitettu laitos, joka antaa vaatimustenmukaisuus- ja käyttöönsoveltuvuustodistuksen. Valmistaja laatii sitten EY-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen (13 artikla ja liite IV).

Jotta yhteentoimivuuden osatekijä voitaisiin saattaa markkinoille, sillä on oltava EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus ja myös vastaava EY-todistus, jos vaatimustenmukaisuuden arviointimenettely sitä edellyttää. Lisäksi silloin, kun YTE edellyttää käytön aikaisiin kokemuksiin perustuvaa tyyppihyväksyntää, yhteentoimivuuden osatekijän mukana on oltava EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja EY-käyttöönsoveltuvuustodistus. Yhteentoimivuuden osatekijän katsotaan täyttävän direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset, kun sillä on EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus. Jos yhteentoimivuuden osatekijän muita puolia koskee jokin muu EU-säännös, EY-vakuutuksessa mainitaan myös, että yhteentoimivuuden osatekijä niin ikään täyttää kyseisen EU-säädöksen olennaiset vaatimukset.

4.2 Osajärjestelmien tarkastusmenettely (¹)

4.2.1 Osajärjestelmien EY-tarkastusmenettely

Ilmoitettu laitos tarkistaa kyseisen YTE:n ja rekisterien sisältämien tietojen perusteella, että osajärjestelmä on sitä koskevan YTE:n mukainen (5 artiklan 3 kohdan e alakohta ja 18 artiklan 2 kohta).

Osajärjestelmän EY-tarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen tehtävä alkaa suunnitteluvaiheessa ja jatkuu koko rakennusajan aina osajärjestelmän käyttöönottoa edeltävään hakijan hyväksyntävaiheeseen saakka. Se käsittää myös siihen järjestelmään olevien liitännöiden tarkastukset, johon osajärjestelmä sisältyy. Direktiivin 2008/57/EY mukainen ilmoitetun laitoksen tarkastustehtävä rajoittuu kuitenkin kyseisessä YTE:ssä esitettyihin vaatimuksiin. Tehtävänsä hoitaakseen ilmoitettu laitos saattaa joutua tutkimaan rekistereitä.

Esimerkiksi uusittaessa tai parannettaessa reittiosuutta ilmoitetun laitoksen on varmistuttava siitä, että valitaan oikeat YTE:n vaihtoehdot. Tässä tapauksessa YTE:n sisältö ei riitä viereisten reittiosuuksien kanssa olevien liitännöiden tarkistamiseen: ilmoitetun laitoksen on esimerkiksi saatava tietää, onko seuraavalla reitillä sama ulottuma ja jännite (²).

Ilmoitetut laitokset soveltavat EY-tarkastusmenettelyä moduuleittain. Moduulit on määritelty YTE:ssä, ja joissain tapauksissa ne on myös esitetty erityisissä komission päätöksissä. Ilmoitetut laitokset kirjaavat päätelmänsä laatimalla EY-tarkastustodistuksen ja kokoamalla tekniset asiakirjat.

Jos osajärjestelmää tai sen osaa koskee myös jokin muu EU-säännös, ilmoitettu laitos kokoaa tähän säädökseen liittyvän, toisen ilmoitetun laitoksen mahdollisesti antaman EY-todistuksen mukaan teknisiin asiakirjoihin.

(¹) Direktiivin muutettu liite VI.

(²) Ks. myös tämän asiakirjan 5.3 kohta, joka liittyy turvalliseen integraatioon ja tekniseen yhteensopivuuteen sekä 9 kohta, joka liittyy rekistereihin.

4.2.2 Osajärjestelmien tarkastusmenettely kansallisten sääntöjen tapauksessa

Kansallisten sääntöjen tapauksessa jäsenvaltioiden nimeämä elin (nimetty elin) käyttää samantapaista menettelyä kuin EY-tarkastusmenettely ja laatii tarkastustodistuksen kansallisten sääntöjen tapauksessa ja kokoaa tekniset asiakirjat (17 artiklan 3 kohta). Hakija vuorostaan laatii vaatimustenmukaisuusvakuutuksen kansallisiin sääntöihin nähden.

4.2.3 Hakijan laatima vakuutus⁽¹⁾

Hakija vastaa osajärjestelmää koskevan EY-tarkastusvakuutuksen laatimisesta. Siinä hakija vakuuttaa, että osajärjestelmä on sitä koskevien YTE:ien mukainen ja täyttää muista EU-säännöksistä johtuvat olennaiset vaatimukset, jos sellaisia on.

Samoin, jos sovelletaan kansallisia sääntöjä, hakija laatii vakuutuksen kansallisten sääntöjen mukaisuudesta niille osille, joita kansalliset säännöt koskevat. Vain kun kaikki edeltä tarvittavat todisteet ja vakuutukset on koottu, hakija voi virallisesti hakea osajärjestelmän käyttöönottolupaa toimivaltaiselta kansalliselta turvallisuusviranomaiselta.

EY-todistukset ja EY-vakuutukset ovat voimassa kaikkialla EU:ssa. Kansallisiin sääntöihin liittyvät todistukset ja vakuutukset ovat voimassa kaikkialla EU:ssa tekniseen yhteensopivuuteen tai kalustoyksikön ja rataverkon väliseen turvalliseen integraatioon liittyviä määräyksiä lukuun ottamatta, koska näitä seikkoja koskevat erityiset määräykset kalustoyksikköjen käyttöön ottamisen osalta (tarkempia tietoja asiasta on seuraavassa kohdassa).

Hakija liittää ilmoitetun laitoksen kokoamat tekniset asiakirjat (jotka on mainittu 4.2.1 kohdassa) EY-tarkastusvakuutukseen.

5. Käyttöönottolupa

5.1 Mikä on käyttöönottolupa?

5.1.1 Konsepti

Käyttöönottolupa tuli ensimmäistä kertaa esille direktiivissä 96/48/EY, ja sen tarkoitus oli täydentää 3.1.1 kohdassa tarkoitettua markkinoille saattamisen käsitettä. Vaikka tuote tai yhteentoimivuuden osatekijä voidaan saattaa markkinoille ilman toimivaltaisen viranomaisen etukäteen antamaa lupaa, osajärjestelmän kohdalla se ei käy päinsä, koska sen käyttöönotto edellyttää toimivaltaisen viranomaisen antamaa lupaa (15 artikla).

Kukin jäsenvaltio myöntää käyttöönottoluvan sen omalla alueella sijaitseville tai siellä käytettävälle rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille (15 artikla). Samalla tavoin direktiivin V luku liittyy luvan myöntämiseen kalustoyksiköille.

Osajärjestelmä tarvitsee käyttöönottoluvan kaikkien rautatiejärjestelmän osien kohdalla eli Euroopan laajuisen liikenneverkon radoilla, Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolisilla radoilla, suurten nopeuksien radoilla ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän radoilla, samoin kuin niiden kalustoyksiköiden osajärjestelmät, jotka toimivat mainituilla radoilla, riippumatta siitä, onko niitä koskevaa YTE:ä olemassa.

Osana olennaisten vaatimusten täyttymisen tarkastusta jäsenvaltiot tarkastavat näiden osajärjestelmien teknisen yhteensopivuuden sen järjestelmän kanssa, johon niitä yhdistetään, sekä näiden osajärjestelmien turvallisen integraation, kun ne on yhdistetty rautatiejärjestelmään. (15 artikla).

Tekninen yhteensopivuus ja turvallinen integraatio koskevat kaikkia rakenteellisia osajärjestelmiä, sekä kalustoyksikköön yhdistettyjä että niitä, jotka ovat molemmilla puolilla kalustoyksikön ja kyseisen rataverkon välistä liitintä.

Luvan myöntäminen on prosessi, joka on hoidettava ennen käyttöönottoa. Direktiivin 15 artiklan mukaisesti olennaisten vaatimusten täyttymisen jatkuvan valvonnan on tarkoitus olla osa rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmää direktiivin 2004/49/EY mukaisesti. Kansallinen turvallisuusviranomaisen, joka aikoo peruuttaa myöntämänsä käyttöönottoluvan, käyttää direktiivissä 2004/49/EY määrättyä menettelyä (direktiivin 2008/57/EY 21 artiklan 9 kohta).

Jos kansalliset turvallisuusviranomaiset ovat sitä mieltä, että käyttöönottoluvan saanut kalustoyksikkö tai osajärjestelmä ei enää täytä olennaisia vaatimuksia (esim. puutteellisen kunnossapidon tai huonon suunnittelun tai luvan myöntämisen jälkeen ilmenneen tyyppivian takia), niiden tulisi ryhtyä direktiivin 2004/49/EY mukaisiin toimiin vakuuttuakseen siitä, että riski on saatu asianmukaisesti hallintaan.

⁽¹⁾ Direktiivin muutettu liite V.

5.1.2 Osajärjestelmien käyttöönottolupa

Käyttöönottolupa koskee rakenteellisia osajärjestelmiä, jotka on määritelty direktiivin 2008/57/EY liitteessä II ⁽¹⁾ (energia, infrastruktuuri, liikkuva kalusto, radanvarressa oleva ohjaus, hallinta ja merkinanto sekä junassa oleva ohjaus, hallinta ja merkinanto) ja joita on edelleen määritelty niitä koskeissa YTE:issä (15 artikla).

5.1.3 Kalustoyksikköjen käyttöönottolupa

Direktiivissä 2008/57/EY esitetään ehdot kalustoyksikköjen käyttöönottoluvan myöntämiselle (V luku). Koska kalustoyksikkö koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta osajärjestelmästä, sovelletaan direktiivin 2008/57/EY osajärjestelmän käyttöönottoluvan myöntämiseen liittyviä määräyksiä (15 artikla) rajoittamatta muiden kalustoyksikön käyttöönottoon liittyvien määräysten soveltamista (V luku).

Yhden jäsenvaltion kalustoyksikölle myöntämä käyttöönottolupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa rajoittamatta toisen jäsenvaltion päätöstä vaatia toista lupaa (23 artikla). Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupa on voimassa vain luvan myöntäneen jäsenvaltion verkossa (24 ja 25 artikla). Mahdollisuudet tarkastaa lisälupia ovat kuitenkin rajalliset.

Myöntämällä kalustoyksikölle käyttöönottoluvan jäsenvaltio toteaa, että kalustoyksikön suunniteltu toimintakunto täyttää direktiivin ja muiden EU-säädösten olennaiset vaatimukset, kun kalustoyksikköä on tarkoitus käyttää kyseisen jäsenvaltion verkossa.

Kalustoyksikölle myönnettävään käyttöönottolupaan voidaan liittää käyttöehtoja ja muita rajoituksia (21 artiklan 6 kohta). Sähkökäyttöisen vetoyksikön tapauksessa käyttöönottoluvassa voidaan esimerkiksi määritellä niiden ratojen jännite, joilla kalustoyksikkö saa toimia. Kalustoyksikön rakenteen ja määrättyjen reittien ⁽²⁾ väliseen reittikohtaisen yhteensopivuuteen liittyvät seikat (kuten painorajoitukset, sähköistysjärjestelmät ja suojajärjestelmät) tulisi kuitenkin käsitellä rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa soveltamalla käyttöönottoluvassa ja teknisissä asiakirjoissa esitetyt ehtoja ja rajoituksia sekä rataverkon haltijan infrastruktuurirekisterissä antamia tietoja infrastruktuurin ominaisuuksista (ks. tämän asiakirjan 6 kohta).

Jotta vältetään maantieteeseen perustuvat rajoitukset ja tarve lupamenettelyn uusimiseen reitin ominaisuuksien muuttuessa (esim. kun rata sähköistetään tai sen jännite muuttuu), kaikki kalustoyksikön käyttöönottolupaan liitetyt ehdot (kalustoyksikön suunniteltua käyttötarkoitusta koskevien reunaehtojen lisäksi) tulisi määritellä infrastruktuurin teknisten suunnitteluparametrien (esim. kalustoyksikkö voi toimia vain radoilla, joiden piirin taajuus on xx Hz), ei maantieteellisten määreiden avulla.

Huomautus: käyttöönottolupa on hyvin erilainen käsite kuin kansallisten rautatieyritysten aiemmin suorittama hyväksyminen/vahvistaminen ("homologation"). Tämä hyväksyminen oli käytännössä kansallisen rautatieyrityksen suorittama tuotteen hyväksyntä sen ostamisen yhteydessä, kun taas käyttöönottolupa on lakimääräinen edellytys osajärjestelmän tai kalustoyksikön käyttöönotolle, ja se perustuu valtiiovallan ja kansallisen turvallisuusviranomaisen nimeämien elinten tekemiin tarkkaan määrittelyihin tarkastuksiin.

5.2 Osajärjestelmien ja kalustoyksiköiden käyttöönottoluvan ja niiden käytön ja kunnossapidon välinen raja

5.2.1 Yleiset periaatteet

Jotta voidaan "edistää sisämarkkinoiden asteittaista toteutumista rautatiejärjestelmän rakentamisessa, uudistamisessa, parantamisessa sekä toiminnassa käytettävien laitteiden ja palvelujen osalta yhteisössä" (1 artikla), on tarkoituksemukaista erottaa toisistaan rakenteellisten osajärjestelmien / kalustoyksikköjen käyttöönottolupa ja niiden käytön sääntely.

Tämän erottelun ansiosta eri valmistajat tai hankintayksiköt voivat antaa tiettyyn kalustoyksikkötyyppiin kuuluvia kalustoyksiköjä eri rautatieyritysten käyttöön ja eri kunnossapidosta vastaavien elinten kunnossapidettäväksi erilaisten, käyttöolojen mukaan vaihtelevien, kunnossapito-ohjelmien mukaisesti.

Valmistaja voi esimerkiksi hakea veturille tai veturityypille käyttöönottolupaa jäsenvaltion verkossa myydäkseen niitä eri rautatieyrityksille tai leasingyhtiöille jne. eri rautatieyritysten käyttöön asetettaviksi niin, että kullakin niistä on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään erilaiset järjestelyt veturien hoitoa ja kunnossapitoa varten.

Vaihtoehtoisesti rautatieyritys voi käyttää käyttöönottoluvan saanutta toisen rautatieyrityksen aiemmin käyttämää veturia samassa verkossa tarvitsematta uutta käyttöönottolupaa.

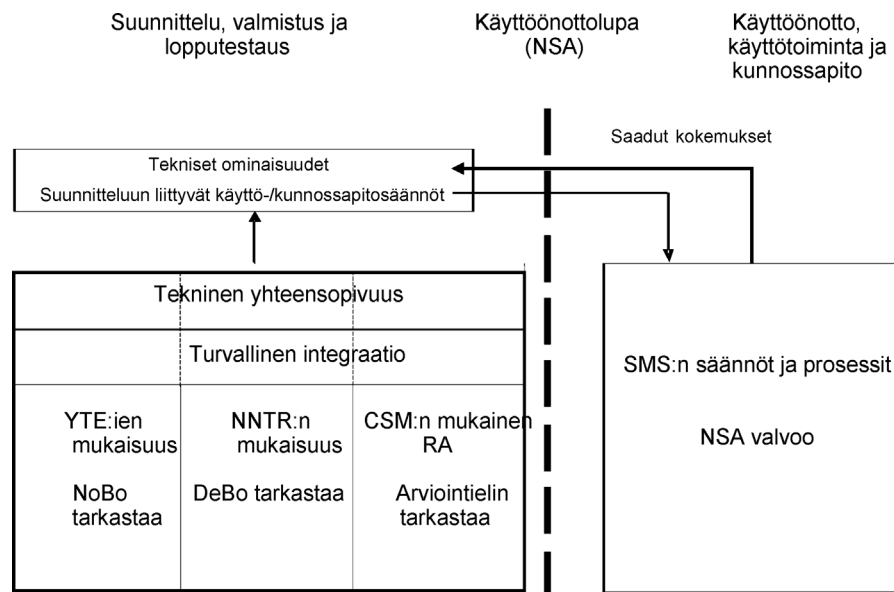
⁽¹⁾ Komissio on parhaillaan muuttamassa direktiivin 2008/57/EY liitettä II.

⁽²⁾ Junan suunniteltu kulkureitti.

Rajan selventämiseksi direktiivissä 2008/57/EY on määritelty säännöt ja lupamenettely kalustoyksikön suunnitellun toimintakunnon saavuttamiseksi. Kun osajärjestelmä on otettu käyttöön, on huolellisesti varmistettava, että sitä käytetään ja kunnossapidetään siihen liittyvien olennaisten vaatimusten mukaisesti. Direktiivin 2004/49/EY mukaan vastuu näiden vaatimusten täyttämiseksi on rataverkon haltijalla tai rautatieyrityksellä muiden toimijoiden vastuuta kuitenkin rajoittamatta (direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan 4 kohta). Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat tarkastaa näiden vaatimusten täyttymisen antaessaan turvallisuustodistuksia ja -lupia rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille (direktiivin 2004/49/EY 10, 11 ja 16 artikla).

Tässä rajanvedossa on poikkeus, joka liittyy käyttöä ja kunnossapitoa koskeviin sääntöihin; ks. 5.2.2 kohta.

Yleisesti ottaen direktiivi 2008/57/EY säätelee osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen teknisiä ominaisuuksia (lähinnä suunnittelun, tuotannon ja lopputestauksen osalta) sekä niiden käyttöönottolupaprosessia, kun taas direktiivi 2004/49/EY säätelee niitä käytäviä ja kunnossapitäviä osapuolia, kuten seuraavassa kuvassa on esitetty.



Kaaviossa:

- "NNTR" tarkoittaa "17 artiklan mukaisesti ilmoitettuja kansallisia teknisiä sääntöjä", mutta käsittää myös säännöt avoimia kohtia, poikkeuksia ja tarvittaessa erityistapauksia varten.
- "CSM:n mukainen RA" tarkoittaa "yhteisten turvallisuusmenetelmien mukaista riskinarviointia" ja liittyy sellaisiin teknisen yhteensopivuuden ja turvallisen integraation näkökohtiin, joilla on merkitystä olennaisten vaatimusten kannalta mutta joita ei käsitellä YTE:ssä tai NNTR:ssä.
- Tekniset ominaisuudet ja suunnitteluun liittyvät käyttö-/kunnossapitosäännöt ovat otettavissa lupamenettelyssä ja muodostavat osan teknisistä asiakirjoista.
- Saadut kokemukset on prosessi, jossa teknisiä ominaisuuksia on tarpeen mukauttaa osajärjestelmien/kalustoyksiköiden varsinaisen käytön ja kunnossapidon perusteella. Muutoksenhallinta on osa rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS), kuten seuraavissa kahdessa jaksossa selitetään.

5.2.2 Ennen käyttöönottolupaa tarkastettavat käyttöä ja kunnossapitoa koskevat vaatimukset

Direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltio tarkastaa ennen osajärjestelmien käyttöönottoa, että ne ovat käyttötoimintaa ja kunnossapitoa koskevien suunnitteluvaiheeseen liittyvien määräysten mukaisia. Tämä tarkoittaa, että ennen käyttöönottoluvan myöntämistä on tarkastettava, että osajärjestelmiä voidaan käyttää ja kunnossapitää asiaa koskevan YTE:n käyttötoimintaa ja kunnossapitoa koskevien sääntöjen mukaisesti.

Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevia YTE:itä kehitetään ja otetaan myös käyttöön direktiivin 2008/57/EY nojalla, mutta koska ne käsittelevät muuta kuin rakenteellista osajärjestelmää, se ei tarvitse käyttöönottolupaa. Rakenteellisissa YTE:issä käsitellään kaikki niihin käyttöä koskeviin vaatimuksiin liittyvät eritelmät, jotka tulisi määritellä suunnitellussa toimintakunnossa (kuten jarrutusominaisuudet tai vetoysikköjen äänimerkinantolaitteet).

Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä kuvataan vaatimukset, jotka koskevat "menettelyjä ja niihin liittyviä laitteita, joiden avulla voidaan varmistaa erilaisten rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukainen käyttö" (Liite II). Se ei liity hakijan (kuten valmistajan) saamaan suunniteltua toimintakuntoa koskevaan lupaan liittyviin velvoitteisiin vaan yhdenmukaistettuihin menettelyihin, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että rautatiejärjestelmän vastaavat osat toimivat johdonmukaisesti ja joita rataverkon haltijat ja rautatieyritykset suorittavat turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä nojalla.

Yksi käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n ensisijaisista tavoitteista on yhdenmukaistaa rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välinen käyttötoimintaa koskeva vastuunjako, joka muuten pitäisi hoitaa erittäin monimutkaisilla monenkeskisillä yhteistyösopimuksilla.

Kaikki kunnossapidon kannalta oleelliset ja olennaisten vaatimusten täyttämisen kannalta tarpeelliset vaatimukset yhteentoimivuuden saavuttamiseksi sisältyvät rakenteellisiin YTE:iin, jotka perustuvat osajärjestelmän teknisiin ominaisuuksiin. Tällä perusteella hakija toimittaa alustavat kunnossapitoa ja käyttöä koskevat asiakirjat, jotka sisällytetään kyseisen osajärjestelmän teknisiin asiakirjoihin. Tekniset asiakirjat muodostavat olennaiset vertailuasiakirjat lähtökohdaksi kunnossapidon jatkuvalla hallinnalla, ja ne sisältävät ensimmäiset käyttö- ja huolto-opaat. Käytön jälkeen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan velvollisuus on yhdessä kunnossapidosta vastaavan elimen kanssa jatkuvasti seurata kunnossapitotöitä ja muuttaa näitä tietoja varmistaakseen, että ne vastaavat todellista käyttöä ja siitä saatuja kokemuksia (direktiivin 2004/49/EY 4 ja 9 artikla). On myös huomattava, että muutoksen hallinta on osa rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

5.2.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmät

Direktiivin 2004/49/EY mukaan rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on tehtävänsä hoitaessaan ja velvollisuksiinsa täyttäessään toteutettava turvallisuusjohtamisjärjestelmä, joka täyttää EU:n ja kansalliset vaatimukset sekä sisältää yhteisiä elementtejä. Kalustoyksikköjen/osajärjestelmien turvallisen käytön (sekä kunnossapidon) varmistamisen prosessit on esitetty rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä (kalustoyksikköjen osalta) ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmässä (verkkojen osalta).

Yksi turvallisuustodistuksen ja -lupan tarkoituksista on toimia osoituksena siitä, että rautatieyritys ja rataverkon haltija ovat laatineet turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä ja kykenevät täyttämään YTE:ssä esitetyt olennaiset vaatimukset vastaavien osajärjestelmien käytön aikana. Turvallisuustodistukset ja -luvat tarkistetaan säännöllisin väliajoin, mitä käyttöönottoluville ei tehdä. Käyttöönottolupa pysyy kuitenkin aina voimassa lukuun ottamatta tapauksia, joissa tapahtuu jokin huomattava suunniteltuun toimintakuntoon (eli teknisiin ominaisuuksiin) vaikuttava muutos, esimerkiksi töiden laajuuteen liittyvä muutos uudistus- tai parannustöiden yhteydessä. Näin ollen rautatieyrityksen toiminnassa tapahtuvia muutoksia säätelee direktiivi 2004/49/EY, kun taas kalustoyksikön tai osajärjestelmän suunniteltua toimintakuntoa koskevia muutoksia säätelee direktiivin 2008/57/EY mukainen lupaprosessi.

5.3 Tekninen yhteensopivuus, turvallinen integraatio ja kalustoyksikköjen välinen yhteensopivuus

5.3.1 Tekninen yhteensopivuus

Tekninen yhteensopivuus on yksi niistä "olennaisista vaatimuksista", jotka "rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden, liitännät mukaan lukien, on täytettävä" (4 artikla).

Tekninen yhteentoimivuus määritellään direktiivin 2008/57/EY liitteessä III: "Infrastruktuurien ja kiinteiden laitteiden teknisten ominaisuuksien on sovittava yhteen keskenään sekä rautatiejärjestelmässä liikkuvien junien ominaisuuksien kanssa". Se määritellään myös erilaisille rakenteellisille osajärjestelmille (liitteessä III oleva 2.2.3, 2.3.2 ja 2.4.3 kohta).

Lisäksi liitteen I osa 3 toteaa teknisen yhteensopivuuden olevan rautatiejärjestelmän palvelujen laadun, suorituskyvyn, turvallisuuden ja kustannusten kulmakivi.

Junaa käyttävän rautatieyrityksen on tiedettävä, kykeneekö sen juna toimimaan tietyllä reitillä eli onko reitti teknisesti yhteensopiva.

Siksi YTE:ssä on ne eritelmät, joita osajärjestelmän ja sen liitännöiden yhteentoimivuus sekä olennaisten vaatimusten (mukaan lukien tekninen yhteensopivuus) täyttäminen edellyttää. Siksi tekninen yhteensopivuus on tarkastettava suhteessa YTE:iin, jos niitä on laadittu. (17 artiklan 2 kohta)

Jos mikään YTE ei ole sovellettavissa teknisen yhteentoimivuuden olennaiseen vaatimukseen (esim. kun kyse on vanhasta merkinanto- tai suojajärjestelmästä, muusta kuin YTE:n vaatimusten mukaisesta infrastruktuurista tai energia- ja ohjaus- ja hallintaosajärjestelmistä), sovelletaan kansallisia sääntöjä.

Tämä tarkoittaa, että siihen saakka, kunnes YTE:t kattavat kaikkien verkon osien kaikki liitännät, jäsenvaltioiden tulisi ottaa käyttöön sääntöjä, joissa määritellään kaikki YTE:ien vaatimusten lisäksi tarvittavat vaatimukset kalustoyksikköjen ja niiden muiden kuin YTE:ien mukaisten verkon osien välisen yhteensopivuuden varmistamiseksi, joista ne vastaavat. Tämä sisältää esimerkiksi vanhat junassa olevat suojajärjestelmät, niin että kalustoyksikköihin asennettavat ohjaus- ja merkinantojärjestelmät voidaan suunnitella, asentaa ja tarkastaa sen varmistamiseksi, että ne kykenevät lukemaan radanvarressa olevien vanhan järjestelmän mukaisten lähetin-vastaanotinten signaalit ja reagoimaan niihin.

Siirtymävaiheessa on mahdollista, että jokin jäsenvaltio ei vielä ole laatinut kaikkia avoimia kansallisia sääntöjä (17 artikla), jotka koskevat kalustoyksikön ja verkon välistä liitintä tapauksissa, joissa sovellettavaa YTE:ä ei ole, niin, että ne olisivat yhtä yksityiskohtaisia kuin YTE:t. Tämä saattaa johtua siitä, että näitä liitintöjä koskevat eritelmät, jotka ovat erittäin tarpeellisia kansallisen yhteentoimivuuden tason säilyttämiseksi, on aiemmin hoidettu kansallisten rautatieyritysten sisäisillä säännöillä. Tällaisessa tapauksessa ei suositella käytettäväksi riskinarviointia koskevan YTM:n (yhteisen turvallisuusmenetelmän) toiseen ja kolmanteen periaatteeseen perustuvia riskinarviointimenetelmiä, koska se saattaa johtaa siihen, että eri projektien liitintöjen eritelmät eivät ole yhteensopivia ja yhteentoimivuus menetetään.

Päätelmä: Verkon ja kalustoyksikön välinen tekninen yhteensopivuus on turvallisuuden kannalta elintärkeää. Vaikka tämän liitännän turvallisuus voitaisiin tarkastaa riskinarviointia koskevan YTM:n toisen ja kolmannen periaatteen mukaisesti, yhteentoimivuuden kannalta on välttämätöntä, että tekninen yhteensopivuus osoitetaan sääntöihin perustuvan lähestymistavan (riskinarviointia koskevan YTM:n ensimmäisen periaatteen) mukaisesti ottaen huomioon EU:n yhdenmukaistetut säännöt, kuten YTE:t tai EN-standardit tai, jos sellaisia ei vielä ole, ilmoitetut kansalliset säännöt.

5.3.2 Turvallinen integraatio

Antaessaan käyttöönottolupia rakenteellisille osajärjestelmille jäsenvaltio tarkastaa, että nämä osajärjestelmät on suunniteltu, rakennettu ja asennettu niin, että olennaiset vaatimukset täyttyvät, ja erityisesti ne tarkistavat, että osajärjestelmät on turvallisesti yhdistetty siihen järjestelmään, johon ne on sijoitettu (15 artiklan 1 kohta). Näin menetellään rautatiejärjestelmän turvallisen toiminnan varmistamiseksi ja siihen liittyvien riskien hallitsemiseksi.

Tämän vuoksi ja pääsääntöisesti on osoitettava seuraavat asiat:

- yksittäisen osajärjestelmän käyttöönoton yhteydessä on osoitettava, että se on turvallisesti yhdistetty kaikkiin niihin osajärjestelmiin, joihin se on integroitu,
- kalustoyksikön käyttöönoton yhteydessä on osoitettava kalustoyksikön olennaisten osajärjestelmien välinen turvallinen integraatio (vain ensimmäisen käyttöönottoluvan yhteydessä) sekä kalustoyksikön ja kyseisen verkon välinen turvallinen integraatio.

Turvallista yhdistämistä ei kuitenkaan tarvitse tarkistaa kaikissa tapauksissa; esimerkiksi direktiivin 2008/57/EY luvussa V on poistettu tämä velvoite kalustoyksikköjen ja erityistapausten osalta silloin, kun ne ovat saaneet käyttöönottoluvan yhdessä jäsenvaltiossa ja niitä käytetään toisessa jäsenvaltiossa.

Turvallinen yhdistäminen kuuluu olennaisiin vaatimuksiin (15 artiklan 1 kohta). Siksi se yleisenä sääntönä sisältyy YTE:iin tai kansallisiin sääntöihin (17 artikla).

Kun turvallinen yhdistäminen osoitetaan soveltamalla riskinarviointia koskevaa YTM:ää, hakijan on meneteltävä seuraavasti:

- hakijan on viitattava joko YTE:n vaatimuksiin tai kansallisiin sääntöihin soveltamalla riskin hyväksymisen ensimmäistä periaatetta eli käyttäen käytäntösääntöjä, tai
- jos YTE tai kansalliset säännöt eivät koske kyseistä kohdetta, hakijan on sovellettava täsmällistä riskin estimointia tai tehtävä samankaltaisuustutkimus tunnistaakseen puuttuvat vaatimukset (riskinarviointia koskevan YTM:n kolmas ja toinen riskin hyväksymisen periaate), jotka tulisi julkistaa, jotta kansallisen turvallisuusviranomaisen hyväksymä riski olisi avoimesti tiedossa.

Kuten riskinarviointia koskevissa yhteisissä turvallisuusmenetelmissä todetaan, turvallisuusmenetelmien soveltaminen turvalliseen yhdistämiseen ei saa johtaa vaatimuksiin, jotka ovat ristiriidassa YTE:ssä esitettyjen kanssa. Tämä koskee samalla tavoin kansallisia sääntöjä. Se tarkoittaa, että mahdolliset YTE:n vaatimukset tai kansalliset säännöt ovat pakottavia. Jos näin ei olisi, yhteentoimivuutta ei koskaan saavutettaisi.

Päätelmät:

- Mikäli kalustoyksikön ja verkon välistä liitintä koskee joko YTE:n vaatimus tai kansallinen sääntö, hakija pitää sitä käytäntösääntöinä, ja niitä vaaroja, joita silmällä pitäen vaatimus on tällaisessa YTE:ssä tai kansallisessa säännössä esitetty, pidetään tarkastettuina, kun YTE:n tai kansallisen säännön vaatimukset on täytetty. Tämä tarkoittaa, että jos YTE:n tai kansallisen säännön vaatimukset koskevat turvallisuuden olennaista vaatimusta (eli kaikkia kyseeseen tulevia vaaroja), turvallinen integraatio osoitetaan YTE:n tai kansallisen säännön toteuttamisella.

— Jos on vaaroja, joiden osalta YTE:ään tai kansallisiin sääntöihin ei sisälly vaatimuksia, merkitsee tämä sitä, että YTE tai kansalliset säännöt eivät kaikilta osin vastaa olennaisia vaatimuksia ja puutteellisuus on korjattava 7 artiklan mukaisesti. Tällaiset ”puuttuvat vaatimukset” olisi otettava huomioon YTE:n tulevissa versioissa, jotta vähitellen edetään tilanteeseen, jossa YTE:ssä käsitellään kaikki yhteentoimivat liitännät. Siihen saakka näitä riskejä hallitsee hakija vertaamalla vertailujärjestelmään tai tekemällä täsmällisen riskianalyysin riskien arviointia koskevaa yhteistä turvallisuusmenetelmää koskevan asetuksen mukaisesti.

— Yhteentoimivuuden vuoksi on välttämätöntä, että tekninen yhteensopivuus ja kalustoyksikön ja verkon turvallinen yhdistäminen osoitetaan sääntöihin perustuvan lähestymistavan avulla. Siksi YTE:n on perusteellisesti käsiteltävä molemmat näkökohdat.

On huomattava, että käyttöönottolupaa koskevat vaatimukset sisältyvät direktiiviin 2008/57/EY, ja sekä direktiiviä 2008/57/EY että direktiiviä 2004/49/EY noudatetaan samanaikaisesti. Tämä tarkoittaa seuraavaa:

— Jos YTE:ssä esitettyjen lisäksi tarvitaan muita vaatimuksia nykyisen direktiivin 2004/49/EY mukaisen turvallisuustason säilyttämiseksi, niiden on, jotta YTE:n vaatimukset täyttävien junien kulkua ei rajoitettaisi,

— oltava infrastruktuuria tai käyttötoimintaa koskevien vaatimusten muodossa (jotka sisällytetään YTE:ään asianmukaisesti perusteltuna erityistapauksena), tai

— jos kalustoyksikköön liittyvä toimenpide on väistämätön, se tulisi sisällyttää YTE:ään asianmukaisesti perusteltuna erityistapauksena.

— Jäsenvaltion ei tulisi vedota direktiiviin 2004/49/EY asettaakseen käyttöönottoluvan antamisen ehdoksi muita vaatimuksia.

5.3.3 Kalustoyksikköjen välinen yhteentoimivuus

Junia valmistellessaan rautatieyrityksen on käytettävä kalustoyksikköjä, jotka ovat teknisesti yhteensopivia verkon kanssa, mutta myös kytkettävissä toinen toisiinsa. Koska kytkinjärjestelmä voidaan jättää rautatieyrityksen valittavaksi, kun kyse on vain sen omasta kalustosta, tai useiden rautatieyritysten keskenään sovittavaksi, kun kyse on yhteiskäytössä olevasta kalustosta, ei ole mitään näyttöä siitä, että yhteentoimivuus tai yhdenmukaistamisen optimaalinen taso edellyttäisi samanlaista kytkintä kaikissa kalustoyksiköissä.

Koska kalustoyksikköjen on kuitenkin kytkemisen jälkeenkin oltava turvallisia, YTE:ssä tulisi esittää ainakin kytkimeen liittyvät toiminnalliset vaatimukset, jotka on tarkastettava EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä.

Yksittäisten vaunukuormien yhteydessä standardiraidaleveyden radoilla käytettäviä vaunuja koskee erityistapaus. Kun otetaan huomioon kyseisen kaluston koko, voitaisiin ajatella standardikytkintä koskevan eritelmän sisällyttämistä YTE:ään; koska kytkintä koskeva eritelmä ei kuitenkaan ole välttämätön yhteentoimivuuden kannalta, sen ei pitäisi olla pakollinen kaikille vaunuille, vaan sitä olisi sovellettava ainoastaan tuota standardikytkintä käyttäviin vaunuihin. Euroopan rautatievirasto tutkii parhaillaan parasta paikkaa näille eritelmiille: jos rautatieyritykset yhteiskäyttävät vaunuja kaupallisen sopimuksen (esim. yleisen käyttöoikeussopimuksen) nojalla, onko näitä eritelmiä parasta hallita itse sopimuksessa, vapaaehtoisissa standardeissa, yhdenmukaistetuissa standardeissa vai YTE:issä?

Päätelmä: Jos YTE sisältää kalustoyksikköjen yhteensopivuutta koskevan eritelmän, kyseisen eritelmän mukaisuus tarkastetaan osana EY-tarkastusmenettelyä. Ei kuitenkaan ole näyttöä siitä, että yhteentoimivuus edellyttäisi samaa kytkintä kaikissa kalustoyksiköissä.

5.4 YTE:n mukaisten ja muiden kalustoyksikköjen käyttöönottoluvat

5.4.1 YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupa

Ensimmäistä käyttöönottolupaa koskevat määräykset esitetään direktiivin 2008/57/EY 22 artiklassa.

Jos kaikki kalustoyksikköön yhdistettävät osajärjestelmät ovat saaneet käyttöönottoluvan direktiivin 2008/57/EY luvun IV nojalla, jäsenvaltio antaa kalustoyksikölle käyttöönottoluvan suoraan ilman muita tarkastuksia, koska ne on jo tehty osajärjestelmien käyttöönottolupamenettelyn yhteydessä, myös teknistä yhteensopivuutta ja niiden yhdistämisen turvallisuutta koskevat tarkastukset (15 artikla ja 22 artiklan 2 kohdan a alakohta). Seuraavat kappaleet koskevat tapauksia, joissa kalustoyksikköön yhdistettävät osajärjestelmät eivät ole saaneet käyttöönottolupaa direktiivin 2008/57/EY luvun IV nojalla.

Jos kalustoyksikköjen osajärjestelmillä on kaikki tarvittavat EY-tarkastusvakuutukset, teknistä yhteensopivuutta on kahdentyyppistä: kalustoyksikköön sisältyvien osajärjestelmien välistä yhteensopivuutta sekä kalustoyksikön ja verkon välistä yhteensopivuutta (22 artiklan 2 kohdan b alakohta).

Samoin on olemassa määräys sekä kalustoyksikköön yhdistettyjen osajärjestelmien välisen että kalustoyksikön ja verkon välisen turvallisen yhdistämisen erillisestä tarkastamisesta.

Nimetty elin tarkastaa kansallisten sääntöjen mukaisuuden avointen kohtien ja erityistapausten osalta.

Täydentäviin käyttöönottolupiin sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 23 artiklaa.

Direktiivi 2008/57/EY varmistaa olennaisten vaatimusten erilaisten täyttämistapojen keskinäisen tunnustamisen, jotta välttyään uusilta tarkastuksilta osana täydentävää käyttöönottolupaa.

Tässä tapauksessa kansallinen turvallisuusviranomainen voi vain määrätä lisävaatimuksia tai täydentäviä riskianalyysejä (riskinarviointia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien perusteella), jotka liittyvät seuraaviin asioihin:

- kalustoyksikön ja kyseisen verkon välinen tekninen yhteensopivuus, mukaan lukien tämän yhteensopivuuden varmistamiseksi tarvittavien avoimien kohtien koskevien kansallisten sääntöjen soveltaminen, ja
- YTE:ssä asianmukaisesti mainittuja erityistapauksia koskevat kansalliset säännöt.

Päätelmä: Jäsenvaltion ei tulisi kyseenalaistaa niitä avoimia kohtia koskevia kansallisia sääntöjä, jotka eivät liity kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen.

Tämän ei pitäisi kuitenkaan tarkoittaa sitä, että muuhun kuin kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyviä kansallisia sääntöjä automaattisesti pidetään vastaavina ja luokitellaan vertailuasiakirjassa kuuluvaksi ryhmään A. Se tarkoittaa, että YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen yhteydessä vertailuasiakirjaa käytetään vain kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvien avointen kohtien tai erityistapausten kohdalla. Vain nämä kaksi viimeksi mainittua tapausta (kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät avoimet kohdat tai erityistapaukset) ovat sellaisia, joissa kansallinen turvallisuusviranomainen ei saa direktiivin 27 artiklassa tarkoitetun vertailuasiakirjan hyväksymisen jälkeen kyseenalaistaa keskinäisesti tunnustettuja ja sellaisina direktiivin 2008/57/EY liitteen VII nojalla ryhmään A kuuluviksi luokiteltuja vaatimuksia.

Esimerkki: Ohjaus- ja hallinta-YTE:n mukaisilla radoilla kulkevien ohjaus- ja hallinta-YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen täydentäviin käyttöönottolupiin ei tarvita lisätarkastuksia (edellyttäen, että ne on molemmat todettu täysin yhteensopiviksi komission päätöksessä 2010/79/EY ⁽¹⁾ tarkoitettujen eritelmien kanssa).

ja

Jos ohjaus- ja hallinta-YTE:n mukaisella kalustoyksiköllä on tarkoitus antaa täydentävä käyttöönottolupa muulla kuin ohjaus- ja hallinta-YTE:n mukaisella verkolla, ohjaus- ja hallintaosajärjestelmään liittyvät tarkastukset voivat koskea vain junan ja verkon ohjaus- ja hallintajärjestelmien välistä teknistä yhteensopivuutta.

5.4.2 Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupa

Muilla kuin YTE:n mukaisilla kalustoyksiköillä tarkoitetaan kalustoyksikköjä, jotka eivät ole kaikkien voimassa olevien YTE:ien mukaisia, mukaan lukien ne, joista myönnetään poikkeuksia, tai milloin merkittävää osaa olennaisista vaatimuksista ei ole esitetty yhdessä tai useammassa YTE:ssä. Jälkimmäisessä tapauksessa nimitystä muu kuin YTE:n mukainen kalustoyksikkö käytetään vain yksinkertaisuuden vuoksi, vaikka kalustoyksikkö saattaakin olla kaikkien asiaa koskevien YTE:ien mukainen.

Ensimmäiseen käyttöönottolupaan sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 24 artiklaa. Tämä on hyvin samanlainen prosessi kuin YTE:n mukaisille kalustoyksiköille käytettävä. Tärkein ero on se, että kansallisia sääntöjä koskevat tarkastukset määräytyvät vertailuasiakirjassa lueteltujen parametrien perusteella, kun taas YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen kohdalla kansallisia sääntöjä koskevat tarkastukset määräytyvät niiden sääntöjen perusteella, jotka ovat tarpeen teknisen yhteentoimivuuden varmistamiseksi, sekä kussakin YTE:ssä lueteltujen avointen kohtien ja erityistapausten perusteella.

YTE:n käsittelemien osien kohdalla sovelletaan kuitenkin EY-tarkastusta; se sisältää teknisen yhteensopivuuden ja turvallisen yhdistämisen, kuten edellä on kuvattu.

Täydentäviin käyttöönottolupiin sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 25 artiklaa.

Tässä tapauksessa tarkastukset ovat laajempia eivätkä niin rajoitettuja kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen tapauksessa. Jäsenvaltio voi vedota mihin tahansa tarvittaviin sääntöihin olennaisten vaatimusten täyttämiseksi edellyttäen, että ne liittyvät vertailuasiakirjassa mainittuihin parametreihin. On kuitenkin huomattava seuraavat seikat:

- ne eivät voi kyseenalaistaa mitään ensimmäisen käyttöönottoluvan muuhun kuin verkkoon liittyviä osia, elleivät ne kykene osoittamaan hakijalle aiheutuvaa huomattavaa turvallisuusriskiä. Tämä vaihtoehto ei ole tarjolla kansalliselle turvallisuusviranomaiselle muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen kohdalla, mikäli kyseistä parametria koskevat säännöt kuuluvat ryhmään A.

Koska kyseenalaistaminen ei rajoita osajärjestelmien vapaata liikkuvuutta (16 artikla), jäsenvaltion tekemä osajärjestelmien ensimmäinen olennaisia vaatimuksia koskeva tarkastus pätee, ja toinen kansallinen turvallisuusviranomainen voi vedota tarkastuksiin vain, jos ensimmäisistä tarkastuksista ei ole tehty EY-tarkastusvakuutusta.

⁽¹⁾ EUVL L 37, 10.2.2010, s. 74.

- ne voivat pyytää kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastamiseksi riskinarviointia tai testejä, jotka koskevat mitä tahansa käyttöä koskevia tallenteita ja osoituksia yhteensopivuudesta verkon kanssa. Vertailuasiakirjan astuttua voimaan niitä voidaan kuitenkin pyytää vain ryhmään B tai C kuuluvien sääntöjen kohdalla.

Monet jäsenvaltiot tekevät eron vanhoja käyttöluvan saaneita kalustoyksiköjä koskevien vaatimusten sekä uusien ja parannettujen/uusittujen kalustoyksiköiden käyttöluvaa koskevien vaatimusten välillä. Jos muulle kuin YTE:n mukaiselle kalustoyksikölle haettavaa täydentävää käyttöluvaa koskeva hakemus tehdään toisessa jäsenvaltiossa, 25 artikla sallisi toisen jäsenvaltion tarkastaa ainoastaan yhteensopivuuden viimeksi mainitun jäsenvaltion verkon kanssa. Toinen jäsenvaltio kunnioittaa ensimmäistä käyttöönottolupaa, vaikka se olisi annettu vanhemman säännösten aikana, lukuun ottamatta tapauksia, joissa on olemassa merkittävä turvallisuusriski. Tämä on sopusoinnussa sen tavoitteen kanssa, että pyritään välttämään syrjintää niiden kalustoyksiköiden välillä, jotka saivat ensimmäisen käyttöönottoluvan eri jäsenvaltioissa.

Siksi jäsenvaltion tulisi selvyiden vuoksi tehdä kansallisissa säännöissään selväksi, mitkä määräykset koskevat kaikkia käytössä olevia osajärjestelmiä ja mitä sääntöjä on noudatettava vain uusien sekä parannettujen/uusittujen osajärjestelmien käyttöönottoluvan kohdalla.

5.5 Kalustoyksikkötyypin käyttöönottolupa

Direktiivissä 2008/57/EY esitetään kaksi menettelyä käyttöönottoluvan myöntämiseksi tietyille tyyppille:

- Kalustoyksikkötyypille voidaan antaa ensimmäinen käyttöönottolupa (26 artiklan 1 kohta) tyyppitarkastuksen perusteella ilman, että yhtään tämän tyyppistä kalustoyksikköä on saanut käyttöönottoluvan (termillä ”tyyppitarkastus” ei tarkoiteta pelkästään piirustusten tutkimista toimistossa; se sisältää kaikki prototyyppille tehtävät tarvittavat testit). Jos tyyppille on annettu käyttöönottolupa, kaikkien kalustoyksiköiden käyttöönottolupien tulisi perustua tyyppimukaisuusvakuutukselle ilman tarkastuksia (26 artiklan 3 kohta).

tai

- Yksittäinen kalustoyksikkö voi ensin saada käyttöönottoluvan, missä tapauksessa myös kalustoyksikkötyypille on samaan aikaan annettava käyttöönottolupa (26 artiklan 2 kohta).

Lisäksi, jos kalustoyksikkö saa täydentävän käyttöönottoluvan toisessa jäsenvaltiossa, kalustoyksikkötyypille on myös annettava käyttöönottolupa toisessa jäsenvaltiossa, ja myöhempien kalustoyksiköiden käyttöönottolupien on tässä jäsenvaltiossa perustuttava tätä tyyppiä koskevaan tyyppimukaisuusvakuutukseen ilman lisätarkastuksia.

5.6 Euroopan laajuudessa rautatiejärjestelmässä ja sen ulkopuolella toimivien kalustoyksiköiden käyttöönottoluvat

Toistaiseksi hyväksyttyjen YTE:ien maantieteellinen soveltamisala on Euroopan laajuisen verkon rautatieosa (liite I). Huhtikuun 29 päivänä 2010 komissio antoi Rautatievirastolle toimeksiannon YTE:ien soveltamisalan laajentamiseksi.

Direktiivin 2008/57/EY 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti kuitenkin sen ajan kun tämän direktiivin soveltamisalaa ei ole vielä laajennettu koskemaan koko rautatiejärjestelmää:

a) käyttöönottolupa

- kalustoyksiköille ja kalustoyksiköissä oleville ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmille, joita aiotaan käyttää ainakin osittain verkon osassa, jota YTE:ien soveltamisala ei vielä kata, tämän verkon osan osalta,
- infrastruktuurille, energiaosajärjestelmille sekä rataan kuuluville ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmille verkon osissa, joita YTE:ien soveltamisala ei vielä kata,

myönnetään direktiivin 2008/57/EC ⁽¹⁾ 17 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kansallisten sääntöjen mukaisesti.

- b) käyttöönottolupa kalustoyksiköille, joita aiotaan käyttää satunnaisesti verkon osassa, jota YTE:ien soveltamisala ei vielä kata, myönnetään tämän verkon osan osalta 21–27 artiklan ja direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kansallisten sääntöjen mukaisesti.

Tämä tarkoittaa sitä, että saadakseen käyttöönottoluvan jäsenvaltion koko verkossa kalustoyksikkö on ensimmäisessä tapauksessa tarkastettava kaksien sääntöjen mukaisesti (ensin Euroopan laajuisen verkon sääntöjen ja sitten muun kuin Euroopan laajuisen verkon sääntöjen mukaisesti), ellei jäsenvaltio ole toisin päättänyt direktiiviä 2008/57/EY vastaavassa kansallisessa lainsäädännössään, mutta vain yksien sääntöjen mukaisesti, jos kalustoyksikkö vain satunnaisesti toimii muualla kuin Euroopan laajuudessa verkossa.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/110/EY (EUVL L 345, 23.12.2008, s. 62) muutti direktiiviä 2004/49/EY muuttamalla liitteen III sisältöä niin, ettei viittaus 8 artiklaan enää ole tarpeen.

5.7 Kolmansista maista tulevien kalustoyksikköjen käyttöönottoluvat

Yleisenä periaatteena on, että ennen verkossa käyttöä kolmannelle maasta ensimmäistä kertaa saapuva kalustoyksikkö tarvitsee kyseisen verkon osalta toimivaltaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen myöntämän käyttöönottoluvan (21 artiklan 1 kohta).

Sellaisten kalustoyksikköjen tapauksessa, jotka liikennöivät jonkin jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä rataverkossa, jonka raideleveys eroaa yhteisön pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, ja joita koskee jokin erityistapaus tai poikkeus, voidaan soveltaa kansainvälisiä sopimuksia (21 artiklan 11 kohta). Näin on tyypillisesti Baltian maiden ja venäläistä raideleveyttä käyttävien kolmansien maiden välillä kulkevien kalustoyksikköjen kohdalla.

Poikkeuksen yleisistä säännöistä muodostavat käyttöönottoluvat, jotka on myönnetty ennen 19. heinäkuuta 2008, myös luvat, jotka on myönnetty kansainvälisten sopimusten, kuten RIC- ja RIV-sopimusten nojalla. Ne ovat edelleen voimassa niiden ehtojen mukaisesti, joiden perusteella luvat on myönnetty (21 artiklan 12 kohta).

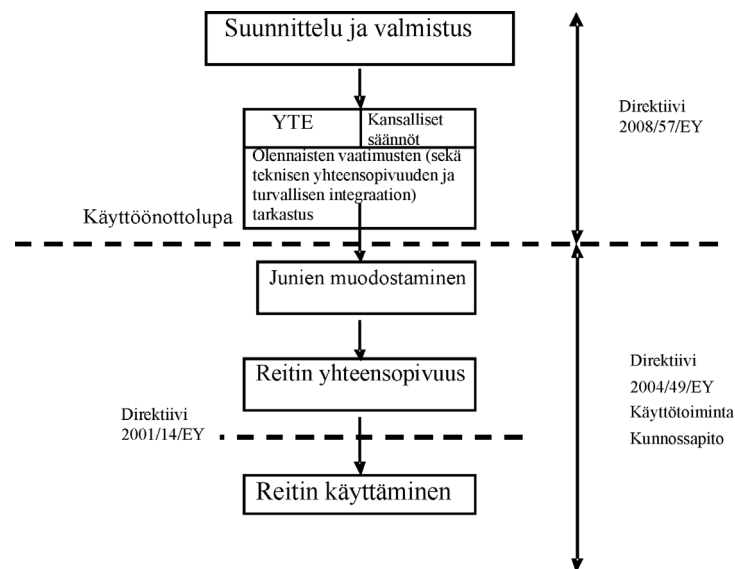
Mitä tulee kansainvälisiin sopimuksiin, lopuksi muistutetaan, että kun EU on sopimuspuolena tällaisissa sopimuksissa, niiden säännöt sitovat EU:ta ja sen jäsenvaltioita. Kun EU:sta esimerkiksi tulee vuonna 1999 muutetun kansainvälisen rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF 99) täysjäsen ja EU alkaa soveltaa muutettua ATMF-lisäystä, kolmannessa maassa olevat ja COTIF-sopimusta soveltavat kalustoyksiköt voivat tulla EU:n verkkoon, jos toimivaltainen viranomainen on hyväksynyt ne sellaisten vaatimusten perusteella, jotka ovat samoja tai vastaavia kuin EU:ssa voimassa olevat, kun niille on tehty vastaava vaatimustenmukaisuuden arviointimenettely. Muutetussa ATMF-lisäyksessä esitetään ne ehdot, jotka johtaisivat EU:n sisä- ja ulkopuolella myönnettujen käyttöönottolupien keskinäiseen tunnustamiseen eli mahdollisuuteen saapua EU:hun ilman täydentävää käyttöönottolupaa, kuten asianlaia olisi myös tavaravaunujen kohdalla vanhan RIV-säännösten tapaan.

6. Käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeinen prosessi

6.1 Junan muodostaminen

Kun kalustoyksiköt ovat saaneet käyttöönottoluvan, rautatieyrittäjä voi käyttää niitä junan muodostamiseen.

Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä (4.2.2.5 kohdassa Junan kokoonpano) todetaan, että rautatieyrittäjä määrittelee säännöt ja menettelyt junan muodostamiseksi sekä tätä prosessia koskevat rajoitukset (joita ovat esim. avoimien tavaravaunujen kuormauttaminen, vaarallisten tavaroiden sijoittaminen tiettyyn paikkaan, riittävän vetovoiman ja jarrutustehon varmistaminen). Näiden sääntöjen noudattamista koskeva prosessi sisältyy rautatieyrittäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmään.



6.2 Reitin yhteensopivuuden varmistaminen

Rautatieyrittäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sisältää menettelyt junan ja reitin välisen yhteensopivuuden varmistamiseksi (esim. enimmäispituuden, sähköistysjärjestelmän tyypin ja pienimpien sallittujen kaarevuussäteiden osalta). Rautatieyrittäjän turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettava huomioon käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä⁽¹⁾ ja kansallisissa säännöissä olevat määräykset/ehdot.

⁽¹⁾ Komission päätös 2006/920/EY, tehty 11 päivänä elokuuta 2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää "käyttötoiminta ja liikenteen hallinta" koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 359, 18.12.2006, s. 1) ja komission päätös 2008/231/EY, tehty 1 päivänä helmikuuta 2008, neuvoston direktiivin 96/48/EY 6 artiklan 1 kohdan mukaisesta Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän käyttötoimintaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja 30 päivänä toukokuuta 2002 tehdyn komission päätöksen 2002/734/EY kumoamisesta (EUVL L 84, 26.3.2008, s. 1).

Ennen kuin rautatieyrittäjä hankkii rataverkon haltijalta junalleen pääsyn verkkoon, sen on ensin tiedettävä, minkä luonteista pääsyä rataverkon haltija on myymässä. Rautatieyrittäjän on oltava varma, että reitti, jolle pääsyn se on aikeissa ostaa, kykenee hoitamaan ne kalustoyksiköt ja junat, joita rautatieyrittäjä aikoo käyttää.

Rautatieyrittäjien tulisi löytää infrastruktuurirekisteristä ne infrastruktuurin ominaisuuksia koskevat tiedot, joita ne tarvitsevat päättääkseen, ovatko ne junat, joita rautatieyrittäjien on tarkoitus käyttää, yhteensopivia kyseisen reitin kanssa. Rataverkon haltijan tulisi rekisterissä ilmoittaa jokaisen parametrin kohdalla ne liitäntäparametrin raja-arvot, joita reittisuudella ylläpidetään. Rekisterin tulisi myös kattaa se yhteensopivuustapaus, missä YTE:ssä esitetään joukko vaihtoehtoja tai annetaan rataverkon haltijan vapaasti käyttää kansallisia sääntöjä.

Rautatieyrittäjät tukeutuvat näiden tietojen paikkansapitävyyteen varmistaakseen juniensa turvallisen toiminnan.

Rataverkon haltijan velvollisuus julkistaa tiedot infrastruktuurin ominaisuuksista on jo nykyisin olemassa (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY verkkoon pääsyn osalta; direktiivissä 2004/49/EY ja 2008/57/EY sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä käyttötoiminnan osalta). Ennen kuin infrastruktuurirekisteri on voimassa, täydellinen ja toimiva, rataverkon haltijan tulisi julkistaa nämä tiedot toisessa muodossa. Tämä ei anna rataverkon haltijalle valtuuksia vaatia rautatieyrittäjien kalustoyksiköiltä/junilta jonkinlaista toista käyttöönottolupaa. Kun rautatieyrittäjä on infrastruktuurirekisteriä käyttämällä ja ottaen huomioon kalustoyksikön käyttöönottoluvassa olevat rajoitukset todennut, että reitti on yhteensopiva niiden kalustoyksiköiden kanssa, joita se aikoo junassa käyttää, sen olisi seuraavaksi tutkittava käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaa YTE:tä (erityisesti sen 4.2.2.5 kohtaa Junan kokoonpano, 4.2.2.6 kohtaa Junan jarrutus ja 4.2.2.7 kohtaa Junan kulkukelpoisuuden varmistaminen) selvittääkseen, onko reitillä jotain toimintaa haittaavia junaan liittyviä rajoituksia (kuten nopeusrajoituksia, pituusrajoituksia, virransyöttöä koskevia rajoituksia).

Kun rautatieyrittäjä on todennut reitin ja junan olevan yhteensopivat, se voi käyttää junaa.

On tärkeää huomata, että direktiivin 2004/49/EY mukaan jokainen rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä vastaa omasta osastaan järjestelmää. Rautatieyrittäjä vastaa yksin juniensa turvallisesta toiminnasta. Rataverkon haltijan rooli rajoittuu infrastruktuurin hallintaan, ja siksi rataverkon haltijalla ei ole vastuuta junien toiminnasta muilta osin kuin ajoluvan antajan ominaisuudessa.

6.3 Reitin hankkiminen (kapasiteetin käyttöoikeuden antaminen)

Direktiivin 2001/14/EY⁽¹⁾ 5 artiklan 1 kohdassa määrätään: "Rautatieyrittäjille on tarjottava ketään syrjimättömin perustein liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa mainittuja palveluja on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla, ja rautatieyrittäjien hakemusta voidaan evätä ainoastaan, jos on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja."

Näin ollen rautatieyrittäjillä on käyttöoikeus; rautatieyrittäjien ei tarvitse pyytää rataverkon haltijalta lupaa/valtuutusta/hyväksyntää käyttöä varten, eikä rataverkon haltijan tulisi edellyttää mitään kalustoyksikön tai junan valtuutus- tai hyväksymisprosessia (kuten jonkinlaista reitille hyväksymisprosessia) osana käytön sääntelyä. Kaikki turvallisuuden ja tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät asiat on käsitelty yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskevissa direktiiveissä, vain kansallisella turvallisuusviranomaisella on valtuudet lupien myöntämiseen, ja rautatieyrittäjä vastaa siitä, että se käyttää kalustoyksiköitä ja junia, jotka ovat yhteensopivia infrastruktuurin kanssa.

Jos rataverkon haltija tai rautatieyrittäjä on lupaprosessin kuluessa huolestunut toisen osapuolen kalustoyksikön tai kiinteän laitteiston käyttöönottolupaan liittyvistä seikoista, sen tulisi saattaa ne toisen osapuolen tietoon, ja ellei tämä tuota haluttua tulosta, ottaa asia esiin kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa, jonka tulisi ottaa nämä kommentit huomioon päättäessään luvan myöntämisestä.

Jos rataverkon haltija tai rautatieyrittäjä on huolestunut seikoista, jotka liittyvät toisen osapuolen kalustoyksikön tai kiinteän laitteiston käyttöön tietyllä radalla, sen tulisi ottaa asia esiin toisen osapuolen kanssa löytääkseen molemmille sopivan ratkaisun. Jos osapuolet eivät löydä tällaista ratkaisua, niiden tulisi ottaa asia esiin kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa, joka tekee päätöksiä valtuuksiensa mukaisesti.

Vaikka rataverkon haltijalla ei olekaan mitään osaa kalustoyksikön käyttöönottoluvan myöntämisessä, se vastaa kuitenkin direktiivin 2001/14/EY nojalla kapasiteetin käyttöoikeuden antamisesta. Junan reitin antaminen on itse asiassa sama asia kuin rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeuden antaminen junille. Tietyissä tapauksissa kapasiteettia saattaa olla liian vähän kaikkien kapasiteetin käyttöoikeutta hakevien rautatieyrittäjien kaikkien hakemusten hyväksymiseksi. Tällöin sovelletaan direktiivin 2001/14/EY sääntöjä.

7. Jo käyttöönottoluvan saaneeseen osajärjestelmään tai kalustoyksikköön tehtävät muutokset

7.1 Seurattava menettely

Osajärjestelmien on oltava niiden YTE:ien mukaisia, jotka ovat voimassa osajärjestelmien käyttöönoton, uudistamisen tai parantamisen hetkellä (5 artiklan 2 kohta). Osajärjestelmän parantaminen tai uudistaminen ei kuitenkaan automaattisesti johda osajärjestelmän uuteen käyttöönottolupa.

(1) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

Direktiivin 2008/57/EY 20 artiklan mukaisesti jäsenvaltio päättää, ottaen huomioon hankintayksikön tai valmistajan esittämän suunnitelman ja YTE:n täytäntöönpanostrategian, ovatko työt niin laajoja, että uusi käyttöönottolupa on tarpeen. Jos uusi käyttöönottolupa tarvitaan, jäsenvaltio päättää, missä laajuudessa YTE:iä on sovellettava projektiin. Uusi käyttöönottolupa tarvitaan aina, kun suunnitelluilla töillä voi olla haitallinen vaikutus kyseisen osajärjestelmän kokonaisturvallisuuteen (kun työt muuttavat merkittävästi osajärjestelmän suunniteltua toimintakuntoa – YTE:iden tai kansallisten teknisten sääntöjen kattamia teknisiä ominaisuuksia). Jos suunniteltu toimintakunto ei muutu, uutta käyttöönottolupaa ei tarvita.

Mitä osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyyn tulee, koska parannus tai uusiminen ei välttämättä koske koko osajärjestelmää, hakija voi pyytää parannettua/uusittua osaa koskevaa ”välivaiheen tarkastuslausumaa” sekä siihen liittyvää ilmoitetun laitoksen antamaa todistusta, johon lisäksi liittyy hakijan antama vakuutus (Liite VI ⁽¹⁾). Jos uusi käyttöönottolupa kuitenkin tarvitaan, se edellyttää myös EY-todistus- ja -vakuutusmenettelyä. Tässä tapauksessa kyseisissä todistuksissa ja vakuutuksissa ilmoitetaan täsmällisesti ne YTE:t tai niiden osat, joiden osalta vaatimustenmukaisuutta ei tutkittu EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä.

7.2 Erytistapausten, poikkeusten ja YTE:n osittaisen soveltamisen väliset yhteydet uusimisen/parantamisen tapauksessa

Direktiivi 2008/57/EY ei sisällä määräyksiä poikkeusten (9 artikla), erityistapausten (5 artiklan 5 kohta) ja YTE:ien osittaisen soveltamisen välisestä hierarkiasta uusimisen/parantamisen tapauksessa (20 artikla).

Valittaessa uusien poikkeusten pyytämisen ja erityistapausten YTE:ään kirjaamisen välillä on suositeltavaa, että osapuolet ottavat huomioon seuraavat periaatteet byrokratian vähentämiseksi:

— Todetut tapaukset, joissa YTE:n 4 luvussa kuvatun tavoitteena olevan järjestelmän mukaisuutta ei koskaan tulla saavuttamaan, on käsiteltävä erityistapauksina: näin vältettäisiin lukuisat poikkeuspyynnöt (jäsenvaltion on ilmoitettava erityistapausten tarpeesta YTE:n luonnosvaiheessa, jotta nämä erityistapaukset voidaan sisällyttää YTE:ään);

— todetut tilapäiset tai paikalliset/yksittäistapaukset, joissa YTE:n vaatimukset eivät täyty, tulisi hoitaa uusien poikkeuspyyntöjen avulla: näin vältettäisiin lukuisten erityistapausten kirjaaminen turhaan YTE:ään.

Projektiä toteutettaessa seuraavat kysymykset tulisi esittää seuraavassa järjestyksessä:

- a) onko mahdollista toteuttaa tavoitteena oleva järjestelmä?
- b) jos ei, onko YTE:ään määritelty erityistapaus?
- c) jos ei, tulisiko tässä tapauksessa pyytää poikkeusta?
- d) jos ei, ja jos kyseessä on parannus-/uusimisprojekti, mitä tavoitteena olevan järjestelmän osaa voidaan soveltaa? (joissain tapauksissa YTE:n käyttöönottostrategiassa saattaa olla tätä koskevia määräyksiä.)

Tapauksissa a ja b jäsenvaltio kykenee tekemään päätökset ilman komission tai muiden jäsenvaltioiden puuttumista asiaan. Tapauksissa c ja d komission ja muiden jäsenvaltioiden on saatava tiedot käyttöönsä, ja joissain tapauksissa ne voivat puuttua asiaan:

— joko komiteamenettelyn kautta (komissio ja kaikki jäsenvaltiot);

— tai kahdenkeskisten neuvottelujen kautta (komissio ja kyseinen jäsenvaltio).

Tapauksissa c ja d ei YTE:n osittaista soveltamista suositella infrastruktuurin ja radanvarteen asennettujen laitteiden tapauksessa, koska se saattaa pitkään haitata junien vapaata liikkumista. Liikkuvan kaluston tapauksessa YTE:n osittainen soveltaminen on vähemmän hankalaa, koska se vaikuttaa vain kalustoyksikön haltijaan ja kalustoyksikköä käyttävään rautatieyhteyteen. Lopuksi 20 artiklan 2 kohdan perusteella pyydettävät tiedot ovat hyödyllisiä määritettäessä sekä YTE:ien tulevaa kehitystä ja tarkistuksia että yhteentoimivuusprosessia. Niiden avulla komissio kykenee myös todentamaan, että direktiiviä 2008/57/EY sovelletaan oikein.

On muistettava, että erityistapauksia ja poikkeuksia voi esiintyä myös uusissa projekteissa.

⁽¹⁾ Komissio on parhaillaan muuttamassa liitettä VI.

8. Roolit ja vastuut

Direktiivissä 2008/57/EY määritellään joukko vastuuta ja rooleja eri yhteisöille. Joissain tapauksessa yhteisölle on määrätty enemmän kuin yksi näistä vastuista. Eräissä tapauksissa yhteisöt voivat antaa tietyt tehtävät alihankkijoiden tehtäväksi, mutta ne eivät saa luoda uusia vaatimuksia, rooleja tai vastuuta. Alihankkijaa sitovat samat rajoitukset kuin vastuussa olevia yhteisöjäkin, ja niiden on toimittava samoin kuin näiden yhteisöjen. Tehtävät alihankkijoille antaneen yhteisön vastuut säilyvät täysimääräisinä.

8.1 Käyttöönottoluvan hakija

"Hakija" ei ole yksittäinen yhteisö, vaan kyseisen hakemuksen tekijä osapuoli. Direktiivin 2008/57/EY mukaan hakijoilla on mahdollisuus hakea seuraavia asioita:

- välivaiheen tarkastuslausumat
- EY-tarkastus
- tarkastus kansallisten sääntöjen mukaan
- YTM-arviointi (asetus (EY) N:o 352/2009)
- osajärjestelmän käyttöönottolupa
- kalustoyksikön ensimmäinen käyttöönottolupa
- kalustoyksikön täydentävä käyttöönottolupa
- kalustoyksikkötyypin käyttöönottolupa.

Osajärjestelmän käyttöönottoluvan hakija

- laatii osajärjestelmän käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen
- varmistaa, että osajärjestelmälle on tehty tarkastusmenettely, ja toimittaa kansalliselle turvallisuusviranomaiselle tarvittavat todisteet
- saattaa 20 artiklan nojalla vastata seuraavasta: "Uudistamisen tai parantamisen osalta hankintayksikön tai valmistajan on esitettävä hanketta koskeva suunnitelma asianomaiselle jäsenvaltiolle"
- pyytää tarvittaessa YTM-riskinarviointielintä laatimaan turvallisuusarvioraportin.

Samalla tavoin kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakija:

- laatii hakemuksen
- toimittaa "asiakirjat" (23 artikla – YTE:n mukaiset kalustoyksiköt) tai "tekniset asiakirjat" (25 artikla – muut kuin YTE:n mukaiset kalustoyksiköt), kun haetaan täydentävää käyttöönottolupaa.

Huom. 1: Jos käyttöönottoluvan hakija sattuu olemaan rautatieyritys tai rataverkon haltija, sitä koskevat kaikki käyttöluvan hakijan vastuut, mutta ne eivät liity näiden hakijoiden toimintaan rautatieyrityksenä tai rataverkon haltijana. Sillä, että hakija on rautatieyritys tai rataverkon haltija (tai jokin muu yritys), ei ole vaikutusta tämän hakijan rooleihin ja vastuisiin käyttöönottoluvan hakijana.

Huom. 2: Käyttöönottoluvan hakija ei välttämättä ole sama yhteisö kuin se, joka järjestää EY-tarkastusmenettelyn ja kansallisen tarkastusmenettelyn. Esimerkiksi kalustoyksikön valmistaja voi järjestää täydellisen tarkastusmenettelyn (valita ja kutsua ilmoitetun laitoksen), laatia EY-vakuutuksen, järjestää nimetyn elimen tekemän kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastuksen sekä järjestää riskinarvioinnin), ja sen jälkeen kalustoyksikön omistaja tai haltija voi hakea käyttöönottolupaa.

8.2 Rautatieyrittäjä

Rautatieyrittäjä on yksi niistä yhteisöistä (valmistajien, kalustoyksikön pitäjien jne. lisäksi), jotka voivat toimia hakijana.

Direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 3 kohdassa viitataan direktiivin 2004/49/EY rautatieyrittäjien turvallisuusjohtamisjärjestelmille asettamaan velvoitteeseen varmistaa, että osajärjestelmä ja kalustoyksiköt täyttävät olennaiset vaatimukset. Näin ollen se sisältää velvoitteen teknisen yhteensopivuuden säilyttämisestä. Jotta tekninen yhteensopivuus säilytettäisiin, rautatieyrittäjien turvallisuusjohtamisjärjestelmä varmistaa, että rautatieyrittäjien käyttämät kalustoyksiköt pidetään niiden YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisina, joissa määritellään kalustoyksikköjen ja infrastruktuurin välisen teknisen yhteensopivuuden vaatimukset.

8.3 Rataverkon haltija

Tämä kohta koskee rataverkon haltijaa pelkästään sen rataverkon haltijan ominaisuudessa, ei tarkastus-/kunnossapito-/työjunien käyttäjänä.

Rataverkon haltija on välittömässä vastuussa lupamenettelyn mahdollistamisesta. Jos kansallinen turvallisuusviranomaisen vaatii lisätestejä, 23 artiklan 6 kohdassa todetaan, että "Infrastruktuurin haltijan on hakijaa kuullen toteutettava kaikki mahdolliset toimet sen varmistamiseksi, että tarvittavat testit voidaan toteuttaa kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun hakija on esittänyt pyyntönsä."

Lisäksi direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 3 kohdassa viitataan direktiivin 2004/49/EY rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmälle asettamaan velvoitteeseen varmistaa, että näiden osajärjestelmät täyttävät olennaiset vaatimukset. Tästä seuraa velvoite teknisen yhteensopivuuden säilyttämisestä.

Jotta rataverkon haltija täyttäisi velvoitteensa teknisen yhteensopivuuden säilyttämisestä (muiden olennaisten vaatimusten lisäksi) samalla, kun kalustoyksikköjä käytetään verkossa, rataverkon haltijan tulisi osana turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä pitää osajärjestelmänsä niiden YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisina, joissa määritellään kalustoyksikköjen ja infrastruktuurin välisen teknisen yhteensopivuuden vaatimukset. Jos verkko ei ole YTE:ien tai kansallisten sääntöjen mukainen, rataverkon haltijan tulisi säilyttää se infrastruktuurirekisterissä ilmoitettujen raja-arvojen puitteissa.

Teknisen yhteensopivuuden säilyttämiseksi rataverkon haltijan tulisi osana turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä ilmoittaa rautatieyrittäjille infrastruktuurin luonne sen eri reittiosuuksilla kuvaamalla parametrit infrastruktuurirekisterin eritelmiin viittaamalla. Jotta varmistetaan reittiosuuden jatkuva yhteensopivuus junien kanssa, rataverkon haltijoiden tulisi hallita ja ylläpitää infrastruktuuria ilmoitetuissa rajoissa ja ilmoittaa rautatieyrittäjille kaikista infrastruktuurin luonteesta tapahtuvista muutoksista.

Rataverkon haltija on yksi niistä yhteisöistä (valmistajien, kalustoyksikön pitäjien jne. lisäksi), jotka voivat toimia hakijana.

8.4 Kunnossapidosta vastaava elin

Direktiivillä 2008/110/EY muutetun direktiivin 2004/49/EY 14 artiklan a kohdassa todetaan, että jokaiselle kalustoyksikölle on ennen niiden käyttöönottoa nimettävä kunnossapidosta vastaava elin.

Kun otetaan huomioon se, ettei käyttöönottolupa riipu siitä, miten rautatieyrittäjä käyttää kalustoyksikköä tai kunnossapidosta vastaava elin sitä huoltaa, sekä se, että direktiivi 2004/49/EY liittyy kalustoyksikköjen käyttöön ja kunnossapitoon, kunnossapidosta vastaava elin voidaan nimetä joko ennen käyttöönottoluvan myöntämistä tai sen jälkeen, mutta nimeämisen täytyy aina tapahtua ennen kuin kalustoyksikkö merkitään kansalliseen rekisteriin (kunnossapidosta vastaava elin on pakollinen kenttä kansallisessa rekisterissä) ja ennen kuin se todella otetaan käyttöön verkossa.

Tästä seuraa myös, että kunnossapidosta vastaavalla elimellä ei ole roolia lupaprosessissa eikä se ole prosessin kannalta oleellinen.

8.5 Ilmoitettu laitos

Ilmoitettut laitokset tarkastavat YTE:n vaatimusten mukaisuuden ja laativat hakijalle tarkoitetun EY-todistuksen.

Direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan 2 kohdassa todetaan, että ilmoitetun laitoksen suorittama tarkastus "kattaa myös sen tarkastamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitetään. Perusteena käytetään tällöin kyseisessä YTE:ssä sekä 34 ja 35 artiklassa säädetyissä rekistereissä käytettävissä olevia tietoja."

Tämä tarkoittaa, että ilmoitetulla laitoksella on tehtävä tarkastettaessa teknistä yhteensopivuutta muiden osajärjestelmien kanssa, mikä on johdonmukaista sikäli, että tekninen yhteensopivuus käsitellään YTE:issä. Näiden tarkastusten ala rajoittuu kyseisiin YTE:iin.

Jokainen ilmoitettu laitos koostaa tekniset asiakirjat tekemistään tarkastuksista.

8.6 *Nimetty elin*

Direktiivin 2008/57/EY 17 artiklassa todetaan: "Tällöin (kun sovelletaan kansallisia sääntöjä) jäsenvaltioiden on myös nimettävä elimet, jotka vastaavat kyseisiin teknisiin määräyksiin liittyvän 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn suorittamisesta" (menettely EY-tarkastusvakuutuksen laatimiseksi).

Tämä tarkoittaa, että kansallisia sääntöjä sovellettaessa nimetty elin suorittaa saman menettelyn kuin ilmoitettu laitos ja koostaa tekemiään tarkastuksia koskevat tekniset asiakirjat.

8.7 *Kansallinen turvallisuusviranomainen*

Kansalliset turvallisuusviranomaiset toimivat jäsenvaltion puolesta myöntäessään käyttöönottoluvan.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen tehtävät on kuvattu direktiivin 2004/49/EY 16 artiklassa. Kansallinen turvallisuusviranomainen tekee päätöksensä neljän kuukauden kuluessa kaikkien pyydettyjen tietojen saamisesta rajoittamatta direktiivin 2008/57/EY 21 artiklassa esitettyjen aikarajojen soveltamista. Tämä tarkoittaa, että neljän kuukauden aikarajaa sovelletaan esimerkiksi pyyntöön kalustoyksikön ensimmäisen käyttöönottoluvan saamisesta.

Koska menettelyt saattavat vaatia useita kuukausia, suositus on, että kansallinen turvallisuusviranomainen soveltaa tiettyyn lupaprosessiin niitä sääntöjä, jotka olivat voimassa hakemuspäivänä, eikä myöhemmin prosessissa sovelleta uusia sääntöjä.

Kun on kyse kiireellisistä toimenpiteistä, joiden määräämistä jäsenvaltiot saattavat harkita onnettomuuksien tai vaaratilanteiden johdosta, jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon, että rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmä on pääasiallinen mekanismi hallita kalustoyksiköiden käyttöön liittyviä uusia riskejä, joita on voitu havaita onnettomuuksien tai vaaratilanteiden tutkimuksessa tai valvonnan yhteydessä.

Vaikka jäsenvaltio katsoisi, että käyttöönottolupa edellyttää kiireellisesti uutta sääntöä, sen on noudatettava sovellettavan EU-lainsäädännön mukaisia menettelyjä ja muun muassa ilmoitettava sääntöehdotuksestaan komissiolle direktiivin 98/34/EY tai 2004/49/EY mukaisesti. Tällaiset säännöt on vahvistettava ja pantava täytäntöön ja niiden täytäntöönpanoa on valvottava avoimella ja syrjimättömällä tavalla, eivätkä ne saisi luoda tarpeettomia lisäesteitä Euroopan rautatiejärjestelmän toiminnalle.

Viareggiassa kesäkuussa 2009 tapahtuneen dramaattisen onnettomuuden jatkotoimista saatu kokemus on lisäksi osoittanut, että toimivaltaisten viranomaisten olisi vaihdettava tietoja Euroopan rautatieviraston perustaman verkon/työryhmän välityksellä ennen kiireellisten kansallisten toimenpiteiden toteuttamista. Tämä koordinoituneen toiminnan parantaa analyysin laatua ja neutraaliutta ja mahdollistaa sen, että asianmukaiset toimenpiteet voidaan valita parempaan tietoon perustuen, olivatpa ne pakollisia tai vapaaehtoisia Euroopan tason tai kansallisia toimenpiteitä.

8.8 *Jäsenvaltio*

Jäsenvaltiot vastaavat direktiivejä vastaavien kansallisten lakien säätämisestä ja niiden noudattamisen valvonnasta.

Käyttöönottolupien osalta jäsenvaltio on direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan mukaan vastuussa olennaisia vaatimuksia koskevien kansallisten sääntöjen luettelon laatimisesta niiden tapausten osalta, joita koskee poikkeus, erityistapaus (jos kyseinen erityistapaus sitä edellyttää) tai avoin kohta, tai joita koskevaa YTE:ää ei ole, sekä tämän luettelon julkaisemisesta. Jäsenvaltio myös nimeää kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastamisesta vastaavat elimet. Jäsenvaltio asettaa ne myös rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja käyttöönottoluvan hakijoiden käyttöön.

Jos asiaa koskevaa YTE:ää ei ole, jäsenvaltion tulisi tukeutua olennaisia vaatimuksia koskeviin sääntöihin, julkaista ne ja valvoa niiden noudattamista. Tämä koskee myös kalustoyksikköjen ja jäsenvaltion verkon välistä teknistä yhteensopivuutta koskevaa vaatimusta. Kansallisen yhteentoimivuuden säilyttämiseksi ja hakijoiden syrjinnän välttämiseksi näiden sääntöjen tulisi olla yhtä yksityiskohtaiset kuin YTE:t ja vaatimuksiltaan yksiselitteiset (eli niissä tulisi esittää kyseeseen tulevien parametrien arvot ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelmät).

Jäsenvaltio vastaa myös ilmoitetuille laitoksille ja nimetyille elimille ilmoittamisesta.

8.9 *YTM-riskinarviointielin (yhteisten turvallisuusmenetelmien tarkastuselin)*

YTM-arviointielin on mukana turvallisen yhdistämisen arvioinnissa silloin, kun direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 1 kohdassa sitä edellytetään Riskinarviointia koskevassa YTM:ssä kuvatulla tavalla.

Kansallinen turvallisuusviranomaisella voi toimia YTM-arviointielimenä käyttöönottolupaa myönnettäessä:

- osajärjestelmän EY-tarkastuksen yhteydessä, kun YTE edellyttää YTM-arviointielimen asiaan puuttumista (riskinarviointia koskevan YTM:n 7.3 artikla)
- kuten riskinarviointia koskevassa YTM:ssä on määrätty (riskinarviointia koskevan YTM:n 2 artiklan 2 kohdan b alakohta, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta ja 7 artiklan 2 kohta).

Aina kun kansallinen turvallisuusviranomaisella toimii YTM-arviointielimenä, tämä tehtävä olisi kuitenkin toiminnallisesti erotettava ja annettava sellaisten henkilöiden hoidettavaksi, jotka eivät hoida käyttöönottolupahakemusta tai siihen liittyvää lupapäätöstä.

9. Rekisterit

9.1 Verkkoselostus

Verkkoselostus on direktiivin 2001/14/EY 3 artiklassa esitetyn vaatimuksen mukainen väline käyttöoikeuksien myöntämiseen, jolla rataverkon haltija voi antaa tarvittavat tiedot muun muassa käytettävissä olevan infrastruktuurin ominaisuuksista, jotta rautatieyhtiö voi pyytää verkon kapasiteettia reittiä varten. Rautatieyhtiöllä tulisi olla tietoa infrastruktuurin ominaisuuksista, jotta se voi todeta reitin yhteensopivaksi junansa kanssa.

Kun rataverkon haltijoiden olemassa olevia verkkoselostuksia on tarkemmin analysoitu, vaikuttaa siltä, että niissä esitettyjä tietoja ei ole yhdenmukaistettu eivätkä ne ole riittäviä junan ja verkon teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseen. Direktiivin 2001/14/EY uudelleenlaatimisen yhteydessä verkkoselostuksen ja infrastruktuurirekisterin on vaivalloisen työn ja päällekkäisyyksien estämiseksi oltava yhdenmukaisia "infrastruktuurin esittelyyn" liittyvien tietojen osalta.

9.2 Infrastruktuurirekisteri

Infrastruktuurirekisteri otettiin käyttöön välineenä, jolla varmistetaan junien ja reittien yhteensopivuus ja kuvataan direktiivin 2001/16/EY nojalla käyttöönotetun uuden, uudistetun ja parannetun infrastruktuurin vaatimustenmukaisuus. Sen soveltamisala rajoittui Euroopan laajuiseen verkkoon. Infrastruktuurirekisterin sisältö oli kuvattava asiaa koskevilla YTE:illä.

Direktiivin 2008/57/EY 35 artikla vahvisti tämän lähestymistavan ja laajensi infrastruktuurirekisterin soveltamisalaa koko verkkoon.

Siksi laajennetun infrastruktuurirekisterin tulisi tarjota tarvittavat tiedot yhteensopivuuden toteamiseksi yhdenmukaisella tavalla ja direktiivin 2008/57/EY soveltamisen varmistamiseksi infrastruktuurin esittelyssä direktiivin 2001/14/EY kanssa johdonmukaisella tavalla.

Näin ollen, jos "infrastruktuurin esittelytiedot" muuttuvat tavalla, joka vaikuttaa junien yhteensopivuuteen, verkon kuvaus tulisi vastaavasti päivittää käyttöön otettavien eritelmien mukaisesti (35 artikla).

Yhteentoimivuuden tarkistamisen tehostamiseksi infrastruktuurirekisterin ja hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisen rekisterin parametrit tulisi saattaa vastaamaan toisiaan.

9.3 Hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri

Hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisen rekisterin tulisi esittää yksitellen kaikki yhteisössä käyttöönotettaviksi hyväksytyt kalustoyksikkötyypit, jotta sitä voitaisiin käyttää seuraaviin tarkoituksiin:

- mahdollistamaan se, että kansalliset turvallisuusviranomaiset yksinkertaistavat hyväksytyn tyyppin mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyä,
- mahdollistamaan ristiinhyväksyntäprosessi tarjoamalla lisätietoja hyväksytyistä kalustoyksikkötyypeistä,
- mahdollistamaan se, että mikä tahansa rautateihin liittyvän liiketoiminnan harjoittamisesta kiinnostunut organisaatio (rautatieyhtiö, kalustoyksikön omistaja tai haltija, leasingyhtiö jne.) voi tietää, mitkä kalustoyksikkötyypit ovat saaneet käyttöönottoluvan kussakin jäsenvaltiossa, ja tarjoamaan hakijoille kohtuullinen varmuus kalustoyksikön käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen tuloksesta,
- mahdollistamaan se, että kansalliset turvallisuusviranomaiset, tutkimuslaitokset jne. voivat hankkia minkä tahansa käyttöönottoluvan saaneen kalustoyksikön tekniset tiedot,

- mahdollistamaan se, että Rautatievirasto voi hankkia eri jäsenvaltioissa käyttöönottoluvan saaneiden tyyppien tiedot, joissa tehdään ero YTE:n mukaisten ja muiden kalustoyksikköjen välillä, sekä
- mahdollistamaan se, että mikä tahansa rautateihin liittyvän liiketoiminnan harjoittamisesta kiinnostunut organisaatio voi saada yleiskäsityksen niistä kalustoyksikkötyypeistä, jotka saattavat olla yhteensopivia tietyn verkon kanssa. Tämän rekisterin ei tulisi toimia junan ja verkon reittiosuuden välisen yhteensopivuuden viimeisenä tarkistuskeinona, koska juna ei välttämättä ole yhteensopiva reitin kanssa, vaikka kaikki sen kalustoyksiköt ovat yhteensopivia kyseisen reitin kanssa. Junan ja reitin yhteensopivuutta koskevat käyttötoimintaa koskevan YTE:n määräykset (ks. tämän asiakirjan 5 kohta),
- kertomaan kalustotyyppiin liittyvistä rajoituksista.

9.4 Kansallinen kulkuneuvorekisteri

Kansallista rekisteriä on tarkoitus käyttää minkä tahansa hyväksytyn kalustoyksikön tunnistamiseen ja palvelemaan seuraavia tarkoituksia:

- kalustoyksikköjen käyttöönottolupien ja niille annettujen tunnistenumerojen kirjaaminen,
- tiettyyn kulkuneuvoon liittyvien Euroopan laajuisten suppeiden tietojen etsiminen,
- yhteyden saaminen omistajaan ja haltijaan, ja
- minkä tahansa käytössä olevan kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavan elimen tunnistaminen.

9.5 Vertailuasiakirja

Direktiivin 2008/57/EY 27 artiklassa edellytetään jäsenvaltioiden soveltamiin kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskeviin kansallisiin sääntöihin liittyvän vertailuasiakirjan käyttöönottoa. Sitä käytetään seuraaviin tarkoituksiin:

- kalustoyksikön käyttöönottolupaa varten tarkastettavien parametrien määrittely – minkä parametrien tulisi olla samoja kuin YTE:ssä määriteltäväksi edellytetyt, ja
- kalustoyksikköjen käyttöönottolupia koskevien kansallisten sääntöjen vastaavuuden ja luokittelun kirjaaminen keskinäisen tunnistamisen mahdollistamiseksi.

Vertailuasiakirjaa käytetään kaikkiin direktiivin 2008/57/EY mukaisiin käyttöönottolupien myöntämissiin, joissa edellytetään kansallisten sääntöjen mukaisuutta. Kyseeseen tulevat Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän radat ja sen ulkopuoliset radat. YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen osalta se mahdollistaa verkon kanssa olevan teknisen yhteensopivuuden sekä erityistapauksiin liittyvien kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastamisen ja kalustoyksikön ja verkon väliseen yhteensopivuuteen liittyvien avointen kohtien sulkemisen. Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen osalta vertailuasiakirja mahdollistaa kansallisten turvallisuusviranomaisien käyttöönottoluvan myöntämisen yhteydessä tarkastettaviksi tarkoitettujen parametrien luetteloon liittyvien kansallisten sääntöjen vertailun lukuun ottamatta YTE:n mahdollisesti käsittelemiä seikkoja.

9.6 Liikkuvan kaluston haltijan tunnusten luettelo

Päivitetty rekisteri julkaistaan säännöllisesti Rautatieviraston verkkosivuilla (nykyisin aina kuukauden ensimmäisenä keskiviikkona).

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus (VKM) on kuhunkin kalustoyksikköön merkittävä tunnus, joka koostuu 2–5 kirjaimesta.

Haltijan tunnus esittää joko liikkuvan kaluston haltijan koko nimeä tai sen lyhennettä, mahdollisuuksien mukaan tunnistettavassa muodossa.

Liikkuvan kaluston haltijan tunnus on yksiselitteinen kaikissa niissä maissa, joita käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva YTE koskee, sekä kaikissa maissa, jotka solmivat käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä kuvatus liikkuvan kaluston numeroinnin ja haltijan merkinnän soveltamista edellyttävän sopimuksen.

Tunnusta voi käyttää verkossa vasta, kun keskuselin (Rautatievirasto tai OTIF) on julistanut sen.

10. Direktiivin 2008/57/EY käyttöönottolupamenettelyyn liittyvät kaaviokuvat

Osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupia myönnettäessä noudatettavat menettelyt on esitetty liitteenä olevissa kuvissa.

Huomautus: Menettelyjen näennäisestä monimutkaisuudesta huolimatta on huomattava, että sama toimija voi tehdä useita toimia samalla kertaa. Lisäksi samalle kalustoyksikölle voidaan tehdä useita täydentäviä käyttöönottolupamenettelyjä ensimmäisen käyttöönottoluvan yhteydessä.

Kuva 1

15 art. Kiinteiden osajärjestelmien APS

ENERGIA

HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO (1)	CSM-ARVIOIJA	HAKIJA	DEBO (1)	NSA	
EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa kansallisia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Raportti	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia		APS
Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		saantoja (NR) NR:ien mukaisuus						

RATAVERKKO

HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO (1)	Osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen (2)	Osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus (2)	NSA	
EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia				APS
Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus					

TS CCS

HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO (1)			NSA	
EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia				APS
Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus					

APS

 APS

- (1) Kuvaa varten DeBon eli nimetyn elimen tehtävät on jaettu, mutta sama nimetty elin voi hoitaa ne. Joka tapauksessa kansallisia sääntöjä (NR) sovellettaessa voi jokaisella osajärjestelmällä olla vain yksi todistus
- (2) Nämä tarkastukset olisi voitu tehdä jo EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä, jos YTE niin määrää. Lisäksi kaikki nämä tarkastukset voidaan yhdistää yhdeksi vaiheeksi.

Kuva 2

22 art. 2 kohdan a alakohta YTE:n mukaisten k-yksikköjen 1. APS

OB CCS	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO (1)	HAKIJA	DEBO (1)	CSM-ARVIOIJA	HAKIJA	DEBO (1)	NSA APS		
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovelletta- essa NR:ia	Todistus sovelletta- essa NR:ia	Vakuutus sovelletta- essa NR:ia	Todistus sovelletta- essa NR:ia	Raportti	Vakuutus sovelletta- essa NR:ia	Todistus sovelletta- essa NR:ia			
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus		Kyseeseen tulevien kysyttyjen osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus (2)		Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia	Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia				
RST	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO (1)	Osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus (2)		Osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen (2)		Osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen (2)		NSA APS	
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovelletta- essa NR:ia	Todistus sovelletta- essa NR:ia								Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus									Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia
Verkko												



Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia



APS



Kalustoyksikön käyttöönottolupa eli APS on myönnettävä ilman lisätarkastuksia

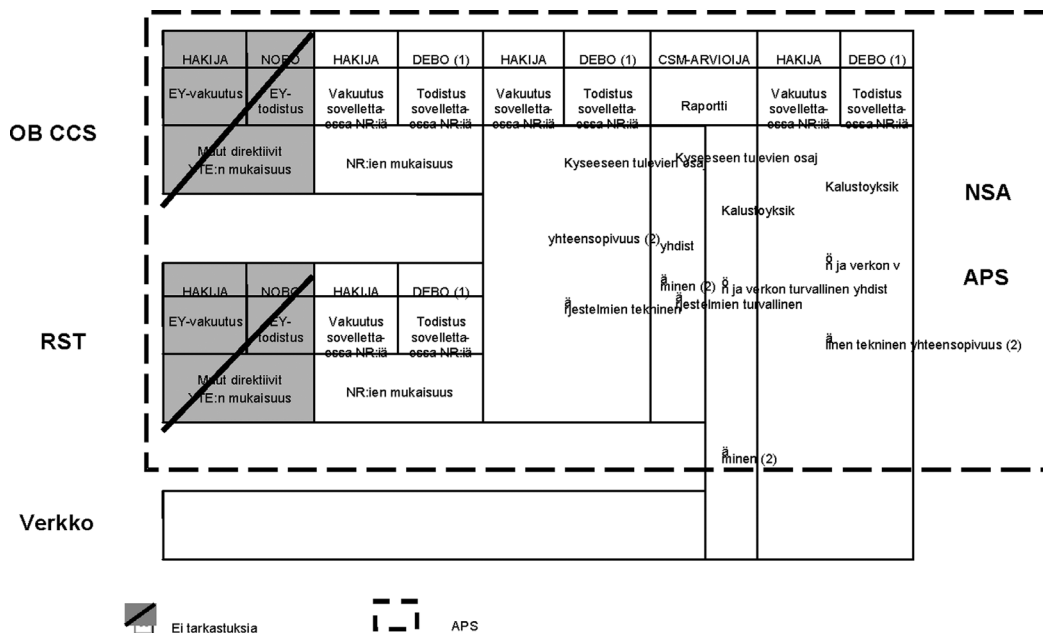


APS

- (1) Kuvaa varten DeBon eli nimetyn elimen tehtävät on jaettu, mutta sama nimetty elin voi hoitaa ne kunkin osajärjestelmän APS:n aikana. Joka tapauksessa kansallisia sääntöjä (NR) sovellettaessa voi jokaisella osajärjestelmällä olla vain yksi todistus
- (2) Kunkin osajärjestelmän APS:n aikana nämä tarkastukset olisi voitu tehdä EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä, jos YTE niin määrää. Lisäksi kaikki nämä tarkastukset voidaan yhdistää yhdeksi vaiheeksi.

Kuva 3

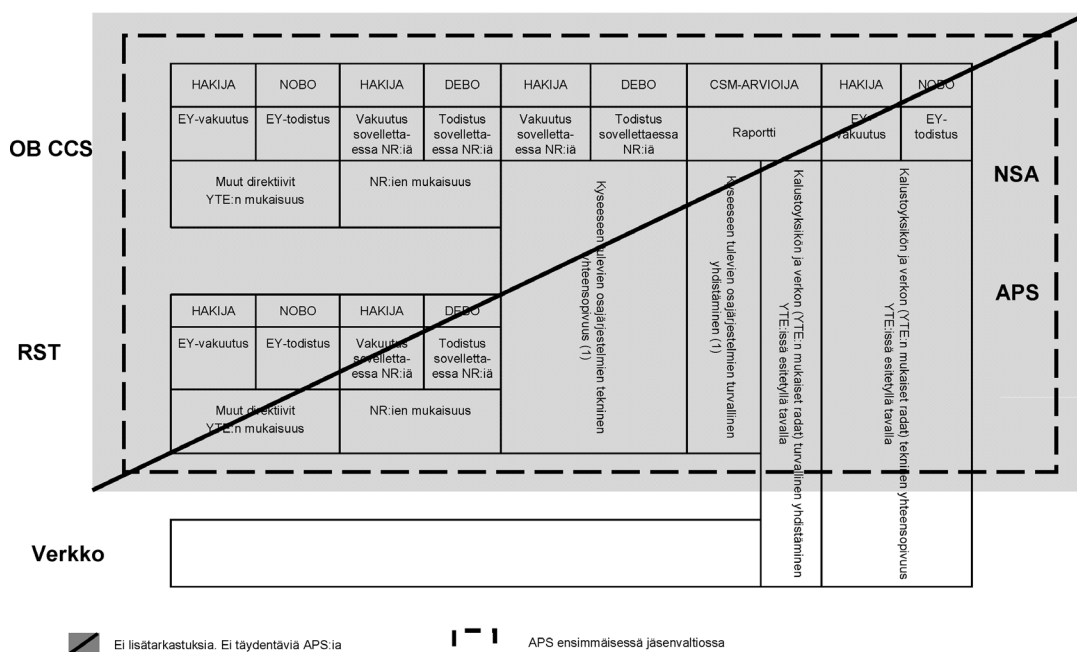
22 art. 2 kohdan b alakohta YTE:n mukaisten k-yksikköjen 1. APS



- (1) Kuvaa varten DeBon eli nimetyn elimen tehtävät on jaettu, mutta sama nimetty elin voi hoitaa ne. Joka tapauksessa kansallisia sääntöjä (NR) sovellettaessa voi kalustoyksiköillä olla vain yksi todistus.
- (2) Nämä tarkastukset olisi voitu tehdä jo EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä, jos YTE niin määrää. Lisäksi kaikki nämä tarkastukset voidaan yhdistää yhdeksi vaiheeksi.

Kuva 4

23(1) art. YTE:n mukaisten kaikkialla toimivien kalustoyksikköjen täydentävä APS



- (1) 1. APS:n aikana nämä tarkastukset olisi voitu tehdä EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä, jos YTE niin määrää.

Kuva 5

23 art. YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen täydentävä APS

OB CCS	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO	HAKIJA	DEBO	CSM-ARVIOIJA	HAKIJA	DEBO	NSA
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Raportti	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus		Käytöseen tulevien osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus		Käytöseen tulevien osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen	Käytösyksikön ja verkon tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät riskianalyysit, mukaan lukien erityistapaukset ja arvotet kohdat (1)		
RST	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO						APS
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia						
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus							
Verkko										

Ei tarkastuksia

APS

 Ei tarkastuksia

 APS

(1) Vain jos toinen NSA sitä pyytää. Vain B- ja C-sääntöön voidaan vedota.

Kuva 6

24 art. muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen 1. APS

OB CCS	HAKIJA		NOBO		HAKIJA	DEBO (1)	HAKIJA	DEBO (1)	CSM-ARVIOIJA	HAKIJA	DEBO (1)	NSA
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Raportti	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia			
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus		Käytöseen tulevien osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus (2)		Käytöseen tulevien osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen (2)	Käytösyksikön ja verkon turvallinen yhdistäminen (2)	Käytösyksikön ja verkon välinen tekninen yhteensopivuus (2)			
RST	HAKIJA		NOBO							HAKIJA	DEBO (1)	
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovellettaessa NR:ia	Todistus sovellettaessa NR:ia	Käytöseen tulevien osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus (2)		Käytöseen tulevien osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen (2)	Käytösyksikön ja verkon turvallinen yhdistäminen (2)	Käytösyksikön ja verkon välinen tekninen yhteensopivuus (2)			
	Muut direktiivit YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus									
Verkko												

Ei tarkastuksia

APS

 Ei tarkastuksia

 APS

(1) Kuvaan varten DeBon eli nimetyin elimen tehtävät on jaettu, mutta sama nimetty elin voi hoitaa ne. Joka tapauksessa kansallisia sääntöjä sovellettaessa voi jokaisella kalustoyksiköllä olla vain yksi todistus.

(2) Nämä tarkastukset olisi voitu tehdä jo EY-tarkastusmenettelyn yhteydessä, jos YTE niin määrää. Lisäksi kaikki nämä tarkastukset voidaan yhdistää yhdeksi vaiheeksi.

Kuva 7

25 art. muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen täydentävä APS

	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO	HAKIJA	DEBO	CSM-ARVIOIJA	HAKIJA	DEBO		
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovelletta- essa NR:ää	Todistus sovelletta- essa NR:ää	Vakuutus sovelletta- essa NR:ää	Todistus sovelletta- essa NR:ää	Raportti	Raportti	Vakuutus sovelletta- essa NR:ää	Todistus sovelletta- essa NR:ää	
OB CCS	Muiden direktiivien YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus		Kysymyksen tulevien osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus		Kysymyksen tulevien osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen	Kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät riskiarvio		Kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät riskiarvio	
	HAKIJA	NOBO	HAKIJA	DEBO	Kysymyksen tulevien osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus		Kysymyksen tulevien osajärjestelmien turvallinen yhdistäminen	Kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät riskiarvio		Kalustoyksikön ja verkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen liittyvät riskiarvio	
	EY-vakuutus	EY-todistus	Vakuutus sovelletta- essa NR:ää	Todistus sovelletta- essa NR:ää							
RST	Muiden direktiivien YTE:n mukaisuus		NR:ien mukaisuus								
Verkko											

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verkko

OB CCS

RST

Verk

LYHENNELUETTELO

Lyhenne	Määritelmä
APS	Käyttöönottolupa
CCS	Ohjaus, hallinta ja merkinanto
CSM on RA	Riskinarviointia koskevat yhteiset turvallisuusmenetelmät
DeBo	Nimetty elin (designated body)
ECM	Huollosta vastaava elin
ERATV	Hyväksytyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri
IC	Yhteentoimivuuden osatekijät
IM	Rataverkon haltija
MS	Jäsenvaltio(t)
NNTR	Ilmoitetut kansalliset tekniset säännöt
NoBo	Ilmoitettu laitos (notified body)
NSA	Kansallinen turvallisuusviranomainen
NVR	Kansallinen kulkuneuvorekisteri
OJEU	<i>Euroopan unionin virallinen lehti</i>
OPE TSI	Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan osajärjestelmää koskeva YTE
RINF	Infrastruktuurirekisteri
RU	Rautatieyhtys
SMS	Turvallisuusjohtamisjärjestelmä
TEN-T	Euroopan laajuinen liikenneverkko
TSI	Yhteentoimivuuden tekninen eritelmä
VKM	Liikkuvan kaluston haltijan tunnus