

SUOSITUKSET

KOMISSION SUOSITUS,

annettu 5 päivänä joulukuuta 2014,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 2008/57/EY ja 2004/49/EY mukaiseen rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottoon ja käyttöön liittyvistä kysymyksistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2014/897/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan unionin toiminnasta ja erityisesti sen 292 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY⁽¹⁾ 30 artiklan 1 kohdan mukaisesti komissio voi saattaa kyseisen direktiivin 29 artiklassa tarkoitetun komitean käsiteltäväksi mitä tahansa direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä.
- (2) Vuodesta 2005 lähtien Euroopan rautatievirasto (jäljempänä 'virasto') on toteuttanut 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. Näissä kokouksissa on käsitelty erityisesti rautateiden kalustoyksikköjen ristiinhyväksyntää eli rautateiden kalustoyksikköjen käyttöönottolupien vastavuoroista tunnustamista. Näissä kokouksissa on selvinnyt, että osapuolilla on erilaisia käsityksiä mainitun direktiivin IV ja V luvun mukaisesta rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottoluvasta.
- (3) Ilman yhteisymmärrystä kansalliset käyttöönottosäännöt voivat johtaa vaatimusten erilaiseen soveltamiseen eri jäsenvaltioissa ja siten aiheuttaa lisävaikeuksia valmistajille ja rautatieyrityksille. Yhteisymmärrystä rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen prosessista tarvitaan myös, jotta varmistetaan niiden viraston antamien suositusten yhdenmukaisuus, jotka liittyvät useisiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/49/EY⁽²⁾ ja direktiivissä 2008/57/EY säädettyihin tehtäviin.
- (4) Komissio antoi suosituksen 2011/217/EU⁽³⁾. Suosituksen tavoitteena on selkeyttää direktiivissä 2008/57/EY esitettyä rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyä.
- (5) Komissio perusti vuonna 2011 kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyä käsittelevän työryhmän, jotta voidaan käsitellä ja tarkastella suosituksen 2011/217/EU hyväksymisen jälkeen havaittuja, rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyä koskevia kysymyksiä. Työryhmän loppuraportti julkaistiin viraston verkkosivustolla heinäkuussa 2012.
- (6) Komissio antoi 30 päivänä tammikuuta 2013 neljästä rautatiepakettia koskevat lainsäädäntöehdotuksensa. Ehdotuksissa huomioidaan edellä mainitun työryhmän tulokset ja se sisältää parannetun rakenteellisten kalustoyksikköjen ja osajärjestelmien lupamenettelyn. Tässä suosituksessa esitetyt selvennykset auttavat kehittämään nykyisen lainsäädäntökehityksen täytäntöönpanoa.

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

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuusedirektiivi) (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Komission suositus 2011/217/EU, annettu 29 päivänä maaliskuuta 2011, rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/57/EY mukaisesta käyttöönottoluvasta (EUVL L 95, 8.4.2011, s. 1).

- (7) Tämän vuoksi on tarpeen laajentaa suositusta 2011/217/EU kattamaan muita lupamenettelyyn liittyviä näkökohtia sekä selventää seuraavia kohtia:
- olennaisten vaatimusten, yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE:ien) ja kansallisten sääntöjen väliset suhteet,
 - yhteisten turvallisuusmenetelmien käyttö lupamenettelyissä,
 - YTE:ien ja kansallisten sääntöjen paikkansapitävyys,
 - käyttöönottoluvan soveltamisalan ulkopuoliset tarkastukset,
 - testaus,
 - valmistajan tai hankintayksikön antama vakuutus tarkastuksesta,
 - vastavuoroinen tunnustaminen,
 - tekniset asiakirjat,
 - roolit ja vastuut ennen luvan myöntämistä, sen aikana ja sen jälkeen,
 - turvallisuusjohtamisjärjestelmän rooli ja
 - muutosten hallinta.
- (8) Selkeyden ja yksinkertaisuuden vuoksi on suositeltavaa korvata suositus 2011/217/EU tällä suosituksella.
- (9) On kuullut direktiivin 2008/57/EY 29 artiklassa tarkoitettua komiteaa,

ON ANTANUT TÄMÄN SUOSITUKSEN:

1. Jäsenvaltioiden olisi huolehdittava siitä, että kansalliset turvallisuusviranomaiset, rautatieyrietykset, rataverkon haltijat, arviointilaitokset, kunnossapidosta vastaavat yksiköt, valmistajat, käyttöönottoluvan hakijat ja muut rakenteellisten osajärjestelmien ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyyn osallistuvat osapuolet tuntevat 2–116 kohdassa esitetyt periaatteet ja ohjeet ja ottavat ne huomioon.

MÄÄRITELMÄT

2. Tässä suosituksessa olisi käytettävä direktiivien 2008/57/EY ja 2004/49/EC määritelmiä. Erityisesti termit "rautatieyrietykset", "rataverkon haltijat", "kalustoyksikön haltijat" ja "kunnossapidosta vastaava yksikkö" perustuvat niihin rooleihin ja vastuihin, jotka on määritelty direktiivin 2004/49/EY 3 ja 4 artiklassa. Yksikkö, joka täyttää jonkin näissä artikloissa määritellyistä rooleista, voi täyttää myös jonkin toisen roolin (esimerkiksi rautatieyrietyks tai rataverkon haltija voi toimia myös kalustoyksikön haltijana). Lisäksi tässä suosituksessa tarkoitetaan:
 - a) 'suunnitellulla toimintakunnolla' normaalia toimintatilaa ja ennakoitavissa olevia, teknisissä asiakirjoissa ja huoltokansiossa määriteltyjen käyttöehtojen ja soveltamisalan mukaisia alentuneen suoritusasteen tiloja (mukaan lukien kulumista). Se kattaa kaikki olosuhteet, joissa osajärjestelmän on tarkoitus toimia, ja osajärjestelmän tekniset rajoitukset;
 - b) 'suunnittelua koskevilla perusominaisuuksilla' osajärjestelmän ominaisuuksia, jotka on määritelty tyyppi- tai suunnittelutarkastustodistuksessa,
 - c) 'turvallisella integraatiolla' toimia, joilla varmistetaan, että elementin (kuten uuden kalustoyksikkötyypin, verkkohankkeen, osajärjestelmän, osan, komponentin, rakenneosan, ohjelmiston, menettelytavan tai organisaation) yhdistäminen suurempaan järjestelmään ei aiheuta syntyvälle järjestelmälle riskiä, joka ei ole hyväksyttävissä,

- d) 'kalustoyksikkötyypin ja verkon teknisen yhteensopivuuden varmistamisella' kalustoyksikkötyypin ja verkon välisen teknisen yhteensopivuuden kannalta olennaisten kalustoyksikkötyypin parametrien ja tarvittaessa kyseisen verkon raja-arvojen noudattamisen tarkistamista sekä tätä koskevien tietojen merkitsemistä EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin teknisiin asiakirjoihin; parametreihin kuuluvat fyysiset ominaisuudet ja toiminnot; tarkastus on tehtävä kyseistä verkkoa koskevien sääntöjen mukaisesti,
- e) 'teknisellä yhteensopivuudella' kahden tai useamman rakenteellisen osajärjestelmän tai niiden osan, joilla on vähintään yksi yhteinen liitäntä, kykyä toimia yhdessä siten, että säilytetään kukin oman suunnitellun toimintakuntonsa ja ennakoidun suoritusastonsa,
- f) 'arviointilaitoksella' ilmoitettua laitosta, nimettyä elintä tai riskinarviointilaitosta,
- g) 'ilmoitetulla laitoksella' direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan j kohdassa tarkoitettua laitosta,
- h) 'nimetyllä elimellä' elintä, jonka jäsenvaltio on nimennyt direktiivin 2008/57/EY 17 kohdan 3 alakohdan mukaisesti tarkistamaan, onko osajärjestelmä kansallisten sääntöjen mukainen,
- i) 'riskinarviointilaitoksella' laitosta, joka on määritelty komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 402/2013 ⁽¹⁾ 3 artiklan 14 kohdassa,
- j) 'EY-tarkastusvakuutuksella' osajärjestelmän osalta EY-tarkastusvakuutusta, joka on annettu direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan ja liitteen V mukaisesti ja jossa vakuutetaan, että osajärjestelmä täyttää sitä koskevat eurooppalaiset vaatimukset, mukaan lukien kansalliset säännöt, joita käytetään direktiivin 2008/57/EY olennaisten vaatimusten täytäntöönpanossa,
- k) 'verkkohankkeella' hanketta, jolla otetaan käyttöön uutta, uudistettua tai parannettua, useammasta kuin yhdestä rakenteellisesta osajärjestelmästä koostuvaa kalustoa,
- l) 'verkon ominaisuuksilla' verkon ominaisuuksia, jotka on kuvattu YTE:ssä ja tarvittaessa kansallisissa säännöissä,
- m) 'EY-tarkastusvakuutukseen liitettävällä teknisellä asiakirjalla' hakijan kokoamien kaikkien sellaisten osajärjestelmää koskevien asiakirjojen yhdistelmää, jota voimassa oleva EU:n lainsäädäntö edellyttää,
- n) 'lupahakemuksen asiakirjoilla' hakijan kansalliselle turvallisuusviranomaiselle lupaa hakiessaan toimittamia asiakirjoja,
- o) 'hakijalla' direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan mukaisen EY-tarkastusvakuutuksen allekirjoittajaa, joka pyytää lupaa osajärjestelmän käyttöönotolle. Mikäli direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan nojalla vaaditaan riskien arviointia koskevaa yhteistä turvallisuusmenetelmää, hakijan pitäisi ottaa riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän mukainen "ehdottajan" rooli.
- p) 'kalustoyksikön/verkkohankkeen luvan hakijalla' tarkoitetaan yksikköä, joka hakee lupaa kalustoyksikön tai verkkohankkeen käyttöönottamiselle. Mikäli direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan nojalla vaaditaan vaaditaan riskien arviointia koskevaa yhteistä turvallisuusmenetelmää, hakijan olisi otettava riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän mukainen "ehdottajan" rooli.

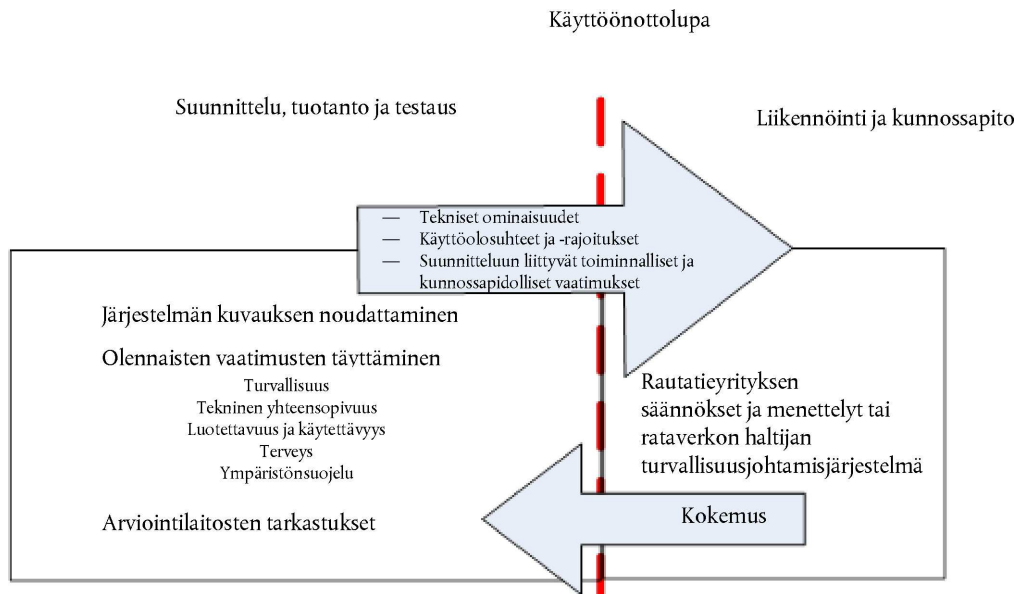
OSAJÄRJESTELMIEN KÄYTTÖÖNOTTOLUPA

3. Myöntämällä osajärjestelmälle käyttöönottoluvan jäsenvaltio tunnustaa, että hakija on osoittanut kyseisen osajärjestelmän täyttävän suunnitellussa toimintakunnossa ja rautatiejärjestelmään yhdistettynä kaikki direktiivin 2008/57/EY ⁽²⁾ olennaiset vaatimukset. Saman direktiivin 17 artiklan 1 kohdan mukaan tämä osoitetaan

⁽¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 402/2013, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2013, riskien arviointia koskevasta yhteisestä turvallisuusmenetelmästä ja asetuksen (EY) N:o 352/2009 kumoamisesta (EUVL L 121, 3.5.2013, s. 11).

⁽²⁾ Direktiivin 2008/57/EY liitteessä III säädetään rautatiejärjestelmän olennaisista vaatimuksista (3 artiklan 1 kohta). Nämä vaatimukset koskevat nimenomaan rautatiealaa. Rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien, yhteentoimivuuden osatekijöiden ja kaikkien liitäntöjen on täytettävä nämä olennaiset vaatimukset (4 artiklan 1 kohta). Olennaisten vaatimusten täyttäminen on osajärjestelmän käyttöönoton edellytys. Direktiivin 2008/57/EY olennaisten vaatimusten noudattaminen ei vaikuta muiden EU:n säännösten soveltamiseen (3 artiklan 2 kohta).

EY-tarkastusvakuutuksella. Seuraavassa kaaviossa esitetään yhteenveto rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan myöntämistä edeltävät ja sitä seuraavat toimet:



KALUSTOYKSIKKÖJEN KÄYTTÖÖNOTTOLUPA JA KALUSTOYKSIKKÖTYYPPIEN HYVÄKSYNTÄ

4. Tässä yhteydessä kalustoyksikön katsotaan koostuvan liikkuvan kaluston osajärjestelmästä ja tarvittaessa junassa olevasta ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmästä. Kalustoyksikkötyypin hyväksyntä tai yksittäinen kalustoyksikön käyttöönottolupa on kollektiivinen hyväksyntä kalustoyksikön muodostaville osajärjestelmille.
5. Toiminnallisia osajärjestelmiä koskevat vaatimukset, jotka vaikuttavat kalustoyksikön suunniteltuun (toiminta) kuntoon (kuten operatiiviset suorituskykytavoitteet), on esitetty rakenteellisissa YTE:issä tai direktiivin 2008/57/EY niin salliessa kansallisissa säännöissä (kuten ohjaus- ja hallintalaitteiston luokan B järjestelmät).
6. Koska kalustoyksiköt koostuvat yhdestä tai useammasta osajärjestelmästä, direktiivin 2008/57/EY IV luvun osajärjestelmiin liittyvät määräykset koskevat kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin kyseeseen tulevia osajärjestelmiä sanotun kuitenkin rajoittamatta V luvun muiden säännösten soveltamista.
7. Mikäli kalustoyksikkö koostuu useammasta kuin yhdestä osajärjestelmästä, kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin käyttöönottoluvan hakija voi liittää molempien osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutukset yhdeksi EY-tarkastusvakuutukseksi, kuten direktiivin 2008/57/EY liitteessä V on kuvattu, osoittaakseen, että kyseisen tyyppin kalustoyksiköt täyttävät suunnitellussa toimintakunnossa ja rautatiejärjestelmään yhdistettyinä eurooppalaisen lainsäädännön vaatimukset, mukaan lukien direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset.
8. Kerran annetun kalustoyksikkötyypin hyväksynnän tai yksittäisen kalustoyksikön käyttöönottoluvan pitäisi riittää EU:n koko rataverkon alueelle, kun direktiivissä 2008/57/EY säädetyt vaatimukset täyttyvät. Tämä koskee esimerkiksi YTE:ien mukaisia kalustoyksiköjä tai kalustoyksikkötyyppejä, jotka hyväksytään sillä edellytyksellä, että niitä aiotaan käyttää vain YTE:n mukaisessa verkossa (mutta vain jos asianmukaiset YTE:t, joita sovellettiin lupaa myönnettäessä, eivät sisällä avoimia kohtia ja erityistapauksia, jotka liittyvät verkon ja kalustoyksikön väliseen yhteensopivuuteen).
9. Kalustoyksikköjen käyttöönottolupaa koskevat menettelyt on yhdenmukaistettu, ja ne sisältävät selkeät vaiheet, jotka viranomaisten on suoritettava määrättyssä ajassa.
10. Käyttöönottolupaan ja kalustoyksikkötyypin hyväksyntään sovellettavien sääntöjen olisi oltava muuttumattomia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Sääntöjen olisi oltava 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 osajärjestelmiin liittyviä kansallisia sääntöjä (lukuun ottamatta avoimiksi kohdiksi mainittuja

seikkoja). Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen tai kalustoyksikkötyyppien tapauksessa vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta olisi sovellettava soveltaa mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään tarpeettomat vaatimukset ja turhat tarkastukset lukuun ottamatta tapauksia, joissa ne ovat selvästi tarpeen kalustoyksikkötyypin ja tietyn rataverkon välisen teknisen yhteensopivuuden tarkastamiseksi.

11. Kalustoyksikköjä koskevissa hyväksynnöissä olisi määriteltävä kalustoyksikön suunnitellun toimintakunnon tekniset ominaisuudet, mukaan lukien käyttöolosuhteet ja -rajoitukset, sekä nimettävä jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden verkko tai verkot ⁽¹⁾, johon tai joihin kalustoyksikkötyyppi on hyväksytty. Hyväksynnässä määriteltävien teknisten ominaisuuksien olisi oltava:
 - valmistajien tai hankintayksikköjen kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin luvan hakijan ominaisuudessa ilmoittamia
 - arviointilaitosten tarkastamia ja sertifioimia ja
 - EY-tarkastusvakuutukseen liitettävissä teknisissä asiakirjoissa dokumentoituja.
12. Edellä olevassa suosituksessa 11 mainitut tekniset ominaisuudet ovat samat kaikille samaan kalustoyksikkötyypin kuuluville yksittäisille kalustoyksiköille.
13. Tyyppihyväksynnän tai yksittäisen kalustoyksikön käyttöönottoluvan ei pitäisi olla sidoksissa mihinkään tiettyyn reittisuuteen, rautatieyhteykseen, haltijaan tai kunnossapidosta vastaavaan yksikköön.
14. Jotta vältetään tarve kalustoyksikkötyyppien hyväksymiseen ja yksittäisten kalustoyksikköjen käyttöönottoon tiettyjä reittisuuksia varten sekä lupamenettelyn uusimiseen reitin ominaisuuksien muuttuessa, kalustoyksikön hyväksyntään sisällytettävät käyttöolosuhteet ja -rajoitukset olisi määriteltävä infrastruktuurin teknisten suunnitteluparametrien, ei maantieteellisten määreiden avulla.

TYYPPIHYVÄKSYNTÄ

15. Kalustoyksikön suunnitellun toimintakunnon tekniset ominaisuudet, jotka arvioidaan hyväksyntää varten, ovat kalustoyksikkötyypin ominaisuudet. Kalustoyksikkötyyppi voidaan hyväksyä ensin direktiivin 2008/57/EY 26 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja sen jälkeen tähän tyyppiin kuuluvat yksittäiset kalustoyksiköt (mukaan lukien yksittäisten kalustoyksikköjen sarjat) voidaan hyväksyä tyyppimukaisuuden tarkistamisen perusteella direktiivin 2008/57/EY 26 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Vaihtoehtoisesti ensimmäisen tiettyyn tyyppiin kuuluvan kalustoyksikön hyväksyminen johtaa koko kalustoyksikkötyypin hyväksymiseen direktiivin 2008/57/EY 26 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Tämän seurauksena myös myöhemmät samaan tyyppiin kuuluvat yksittäiset kalustoyksiköt voidaan hyväksyä tyyppimukaisuuden tarkistamisen perusteella direktiivin 2008/57/EY 26 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Tällainen kalustoyksikköjen hyväksyntäkäytäntö sallii valmistajien saattaa kalustoyksikkötyyppejä markkinoille ja tuotevalikoimaansa ja siten tarjota asiakkailleen hyväksynnän tuoman edun ilman, että niiden tarvitsee ensin valmistaa tällaiseen tyyppiin kuuluvat yksittäiset kalustoyksiköt, jotka asiakas mahdollisesti tilaa. Yksi tämän käytännön tavoitteista on vähentää hyväksyntään liittyviä riskejä, jotka kohdistuvat tällaisiin tyypeihin kuuluvien kalustoyksikköjen ostajiin.
16. Tyyppin käsite on olennainen myös reitin yhteensopivuuden kannalta. Rautatieyhteyksien, joka pyrkii arvioimaan, sopiiko jokin reitti tietyille junalle, vertaa tietyn tyyppisistä kalustoyksiköistä koostuvan junan ominaisuuksia tietoihin, jotka rataverkon haltija on toimittanut infrastruktuuria koskevaan rekisteriin. Rataverkon haltijan velvollisuus julkistaa infrastruktuurin ominaisuudet on jo olemassa (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY ⁽²⁾ verkkoon pääsyn osalta; direktiiveissä 2004/49/EY ja 2008/57/EY sekä käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevissa YTE:issä käyttötoiminnan osalta). Ennen kuin infrastruktuuria koskeva rekisteri on perustettu ja sisältää tarvittavat tiedot, rataverkon haltijan olisi julkistettava nämä tiedot toisessa muodossa. Tämä ei anna rataverkon haltijalle valtuuksia vaatia rautatieyhteyksien kalustoyksiköiltä tai junilta jonkinlaista toista käyttöönottolupaa.
17. Kalustoyksikköjen hyväksyntä ja myöhempi tiettyjen kalustoyksikköjen käyttö ja kunnossapito ovat kaksi täysin erillistä prosessia, joita säädellään erillisillä säännöksillä. Tämän erottelun ansiosta hyväksynnän jo saaneet valmistajat voivat saattaa saman tyyppin kalustoyksikköjä markkinoille eri rautatieyhteyksien käyttöön ja eri kunnossapidosta vastaavien yksikköjen kunnossapidettäväksi erilaisten, käyttöolojen mukaan vaihtelevien, kunnossapito-ohjelmien mukaisesti.

⁽¹⁾ Jäsenvaltion alueella voi olla yksi tai useampia rautatieverkkoja.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, annettu 26 päivänä helmikuuta 2001, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29).

18. Mikäli kalustoyksikkötyypille on tarkoitus hakea hyväksyntä useammasta kuin yhdestä jäsenvaltiosta (esimerkiksi käytävissä käyttöä varten), kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat halutessaan tehdä yhteistyötä ja antaa ensimmäiset ja täydentävät hyväksynnät samanaikaisesti ("samanaikainen" hyväksyntä). Näin kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat jakaa työn keskenään (kumpikin voi esimerkiksi huolehtia yhdestä aihealueesta) ja ensimmäisen hyväksynnän antava kansallinen turvallisuusviranomainen voi tunnustaa toisen jäsenvaltion turvallisuusviranomaisten tekemän työn ja hyötyä siitä.

KIINTEIDEN LAITTEISTOJEN OSAJÄRJESTELMIEN KÄYTTÖNOTTOLUPA

19. On syytä huomata, että kiinteiden laitteistojen YTE:t eivät sisällä kaikkia kyseiselle osajärjestelmälle tehtäviä vaatimuksia. YTE:issä eriteltyt vaatimukset koskevat niitä elementtejä, jotka ovat oleellisia kiinteiden laitteistojen osajärjestelmän ja YTE:n mukaisen kalustoyksikön välisen yhteensopivuuden kannalta.
20. Jotta kiinteät laitteistot täyttäisivät YTE:ien täytäntöönpanon lisäksi kaiken EU:n lainsäädännön olennaiset vaatimukset, jäsenvaltiot voivat vaatia noudattamaan lisäsääntöjä, joita ei tarvitse yhdenmukaistaa direktiivin 2008/57/EY tavoitteiden saavuttamiseksi. Tällaiset säännöt voivat koskea esimerkiksi sähköturvallisuutta, vesija maarakennustöitä, rakennustöitä tai paloturvallisuusmääräyksiä. Ne eivät saisi olla ristiriidassa YTE:ien säännösten kanssa.
21. Mikäli verkkohanke koostuu useammasta kuin yhdestä kiinteiden laitteistojen osajärjestelmästä, menettelyn helpottamiseksi luvan hakija voi liittää eri osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutukset yhdeksi koko verkkohanketta koskevaksi EY-tarkastusvakuutukseksi, kuten direktiivin 2008/57/EY liitteessä V on kuvattu, osoittaakseen, että verkkohanke kokonaisuutena täyttää rautatiejärjestelmään yhdistettynä EU:n lainsäädännön vaatimukset, mukaan lukien direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset.
22. Kiinteiden laitteistojen käyttöönottolupaan sovellettavien kansallisten sääntöjen olisi oltava muuttumattomia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Direktiivissä 2008/57/EY säädettyihin rautatiejärjestelmää koskeviin olennaisiin vaatimuksiin liittyvien sääntöjen olisi oltava joko YTE:iä tai, direktiivin 2008/57/EY niin salliessa, komissiolle ilmoitettuja kansallisia sääntöjä, jotka ovat käytettävissä komission perustaman tietokannan välityksellä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta edellä annettuja suosituksia 19 ja 20. YTE:n hyväksymisestä lähtien jäsenvaltioiden ei tulisi hyväksyä mitään kyseisen YTE:n käsittelemiin tuotteisiin tai osajärjestelmiin liittyviä kansallisia sääntöjä (lukuun ottamatta asianomaisissa YTE:issä selkeästi avoimiksi kohdiksi mainittuja seikkoja).
23. Kiinteiden laitteistojen käyttöönottoluvassa olisi määriteltävä laitteistojen tekniset ominaisuudet, mukaan lukien käyttöolosuhteet ja -rajoitukset. Käyttöönottoluvassa määriteltävien teknisten ominaisuuksien olisi oltava:
- hakijan ilmoittamia,
 - arviointilaitosten tarkastamia ja sertifioimia ja
 - EY-tarkastusvakuutukseen liitettävissä teknisissä asiakirjoissa dokumentoituja.
24. Kiinteiden laitteistojen osajärjestelmien käyttöönoton hyväksyntä ja myöhempi osajärjestelmien käyttö ja kunnossapito ovat kaksi täysin erillistä prosessia, joita säädellään erillisillä säännöksillä.

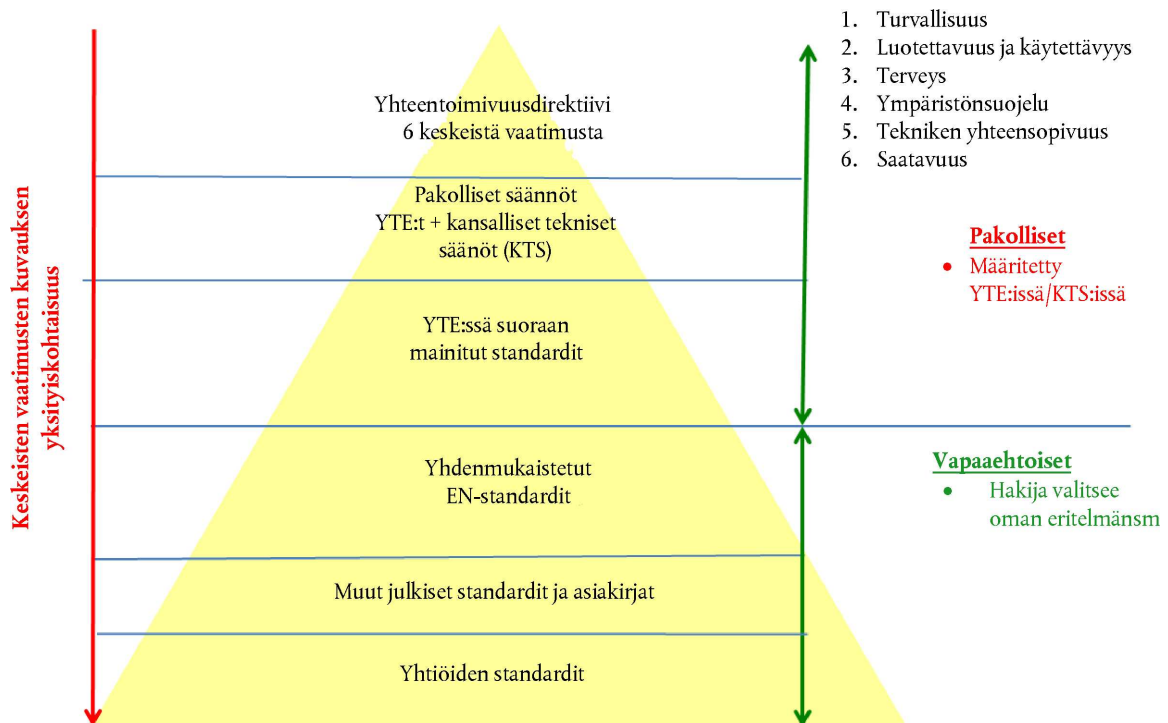
OLENNAISET VAATIMUKSET, YHTEENTOIMIVUUDEN TEKNISET ERITELMÄT (YTE:t) JA KANSALLISET SÄÄNNÖT

25. Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetussa direktiivissä säädetään rautatiejärjestelmää koskevista olennaisista vaatimuksista. Olennaisilla vaatimuksilla tarkoitetaan direktiivin 2008/57/EY 2 artiklan g kohdan mukaan "**kaikkia** liitteessä III kuvattuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden, myös liitännöiden, on täytettävä". Rautatiejärjestelmän olennaiset vaatimukset ovat siis tyhjentävät. Jäsenvaltio tai kansallinen turvallisuusviranomainen ei voi asettaa 17 artiklassa säädettyjen vaatimusten ja edellytysten lisäksi muita vaatimuksia tai edellytyksiä.
26. 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⁾ (riskinarviointia koskevat yhteiset turvallisuusmenetelmät) mukaisesti, yhteentoimivuuden kannalta tekninen yhteensopivuus olisi osoitettava ottaen huomioon EU:n

⁽¹⁾ Komission asetus (EY) N:o 352/2009, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2009, riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän hyväksymisestä (EUVL L 108, 29.4.2009, s. 4). Tämä asetus kumotaan ja korvataan 21. toukokuuta 2015 lähtien täytäntöönpanoasetuksella (EU) N:o 402/2013.

yhdenmukaistetut säännöt, toisin sanoen YTE:t, tai sellaisten puuttuessa kansalliset säännöt. Yhteentoimivuuden vuoksi kalustoyksikön ja verkon väliset liitännät olisi siis osoitettava sääntöihin perustuvaa lähestymistapaa käyttäen.

27. Toisaalta tämän seurauksena YTE:issä olisi määriteltävä tyhjentävästi suosituksessa 26 tarkoitetut liitännät. YTE:issä olisi määriteltävä tarkasti myös kohdejärjestelmän jokainen perusparametri ja liitäntä, jotka on tarkistettava hyväksynnän yhteydessä, sekä vaatimustenmukaisuuden arviointivaatimukset.
28. Toisaalta taas YTE:issä olisi määriteltävä vaatimukset vain ”siinä määrin kuin se on tarpeen” parhaan mahdollisen teknisen yhdenmukaisuuden saavuttamiseksi ja pakollisten säännösten noudattamiseksi, jotta direktiivin 2008/57/EY olennaiset vaatimukset voidaan täyttää ja jotta saman direktiivin 1 artiklassa säädetyt tavoitteet voidaan saavuttaa (5 artiklan 3 kohta). YTE:issä olisi näin ollen määriteltävä vaatimukset vain siinä määrin kuin yhdenmukaistaminen on välttämätöntä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi ja samalla olennaisten vaatimusten täyttämiseksi. YTE:issä määritellään myös osajärjestelmien väliset liitännät. Kussakin YTE:ssä esitetään tavoitteena oleva osajärjestelmä, joka voidaan saavuttaa asteittain kohtuullisessa ajassa.
29. Hakijoiden olisi voitava valita olennaisten vaatimusten täyttämiseksi käyttämänsä tekniset ratkaisut vapaasti sillä edellytyksellä, että näiden teknisten ratkaisujen ominaisuudet ovat YTE:ien ja muun lainsäädännön mukaiset.
30. Vailla sisärajoja toimivan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen tavoitteen saavuttamiseksi olennaiset vaatimukset täyttävien tuotteiden tekniset eritelmät voidaan esittää yhdenmukaistettuina standardeina (EN-standardeina). Tietyissä tapauksissa YTE:ien perusparametreja käsittelevät yhdenmukaistetut standardit sisältävät oletuksen, että ne ovat YTE:ien joidenkin kohtien mukaisia. Tekniseen yhdenmukaistamiseen ja standardointiin tähtäävän uuden lähestymistavan hengessä näiden standardien soveltaminen on edelleen vapaaehtoista, mutta niiden viitteet julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* (EUVL). Nämä eritelmät olisi lisäksi mainittava YTE:n soveltamisohjeissa niiden käytön edistämiseksi alalla. Eritelmien olisi säilyttävä YTE:iä täydentävinä.
31. Suosituksissa 26–30 mainittujen eritelmien tärkeysjärjestys ja yksityiskohtaisuus on esitetty seuraavassa kaaviossa:



32. YTE:ien ei tulisi toistaa säännöksiä, joilla pyritään varmistamaan, että osajärjestelmän tai kalustoyksikön suunniteltu toimintakunto täyttää muiden niitä koskevien direktiivien vaatimukset.
33. Osajärjestelmiä tai kalustojärjestelmiä suunniteltaessa ja suunniteltuun toimintakuntoon saatettaessa on huomioitava myös muista EU:n säännöksistä kuin direktiivistä 2008/57/EY johtuvat vaatimukset. Hakijan olisi huolehdittava siitä, että nämä vaatimukset täyttyvät.

34. Hyväksyntöihin voidaan soveltaa kansallisia sääntöjä vain direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdassa säädetyissä tapauksissa sanotun kuitenkin rajoittamatta suosituksia 19 ja 20. Tällaisia tapauksia ovat
- olosuhteet, joissa ei ole asianmukaisia YTE:itä, toisin sanoen:
 - a) YTE:n avoimet kohdat,
 - b) verkot ja kalustoyksiköt, jotka eivät kuulu YTE:ien soveltamisalaan tai joita ei ole tarkoitettu siihen kuuluviksi,
 - c) vanhoja järjestelmiä (toisin sanoen sellaisia järjestelmien liitännöitä, joita ei ole tarkoitettu YTE:ien soveltamisalaan) koskevat vaatimukset,
 - d) vaatimukset, jotka koskevat ennen YTE:n voimaantuloa tai siirtymäajan kuluessa käyttöön otettuja, muita kuin YTE:ien mukaisia kalustoyksiköitä;
 - poikkeukset, joihin sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 9 artiklaa;
 - YTE:issä määritellyt erityistapaukset, joihin kuuluu kansallinen vaihtelu kohdejärjestelmässä.
35. Suosituksessa 34 luetelluissa tapauksissa jäsenvaltion olisi tukeuduttava olennaisia vaatimuksia koskeviin sääntöihin, julkaista ne ja valvoa niiden noudattamista. Tämä koskee myös kalustoyksikköjen ja jäsenvaltion verkon välistä teknistä yhteensopivuutta koskevaa vaatimusta. Nykyisen yhteentoimivuustason säilyttämiseksi ja hakioiden syrjinnän välttämiseksi näiden sääntöjen olisi oltava yhtä yksityiskohtaiset kuin YTE:t ja vaatimuksiltaan yksiselitteiset (eli niissä olisi esitettävä kyseeseen tulevien parametrien arvot ja vaatimustenmukaisuuden arviointimenetelmät).
36. Jos muulle kuin YTE:n mukaiselle kalustoyksikkötyypille tai yksittäiselle kalustoyksikölle haetaan täydentävää käyttö lupaa, direktiivin 2008/57/EY 25 artikla sallisi jäsenvaltion, jossa täydentävää lupaa haetaan, tarkastaa ainoastaan yhteensopivuuden oman verkkonsa kanssa. Suosituksessa 52–54 kuvatun vastavuoroisen tunnustamisen mukaisesti tämän jäsenvaltion olisi tunnustettava ensimmäinen käyttöönottolupa, ellei se voi osoittaa (täydentävän luvan hakijalle) merkittävää turvallisuusriskiä. Tämä on sopusoinnussa sen tavoitteen kanssa, että pyritään välttämään syrjintää niiden kalustoyksikkötyyppien ja yksittäisten kalustoyksikköjen välillä, jotka saivat ensimmäisen käyttöönottoluvan eri jäsenvaltiossa.
37. Siksi jäsenvaltion olisi selvyden vuoksi ilmoitettava kansallisissa säännöissään, mitkä määräykset koskevat ainoastaan uusia ajoneuvoja ja osajärjestelmiä ensimmäisen luvan myöntämishetkellä; ja/tai olemassa olevia ajoneuvoja; ja/tai olemassa olevia ajoneuvoja, joille myönnetään uusi käyttöönottolupa parannusten tai uusimisen jälkeen ja/tai kaikille jo käytössä oleville osajärjestelmille ja kalustoyksiköille.

RISKINARVIINTIA KOSKEVIEN YHTEISTEN TURVALLISUUSMENETELMIEN JA TURVALLISUUSJOHTAMISJÄRJESTELMÄN KÄYTTÖ

38. Riskinarviointia koskevien yhteisten turvallisuusmenetelmien (jäljempänä 'CSM RA') käyttö on pakollista käyttöönottoluvan yhteydessä vain seuraavissa tapauksissa:
- a) kun YTE tai kansallinen sääntö vaatii sitä tietyn kohteen osalta direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti,
 - b) kun sitä edellytetään direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 1 kohdassa osajärjestelmien turvallisen yhdistämisen toteuttamiseksi, mikäli pakollisia sääntöjä ei ole.
- Kaikissa muissa tapauksissa CSM RA:n käyttö ei ole pakollista tällaisen luvan yhteydessä.
39. Termillä "turvallinen integraatio" voidaan tarkoittaa:
- a) osajärjestelmän muodostavien elementtien välistä turvallista integraatiota,
 - b) kalustoyksikön tai verkkohankkeen muodostavien osajärjestelmien välistä turvallista integraatiota; ja kalustoyksikköjen osalta:
 - c) kalustoyksikön turvallista integraatiota verkon ominaisuuksiin,
 - d) kalustoyksikköjen turvallista integraatiota rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Tämä kattaa kalustoyksikköjen väliset liitännät, osajärjestelmän ja sitä käyttävän henkilöstön väliset rajapinnat sekä kunnossapidosta vastaavien yksikköjen kunnossapitotoimet,

e) junan turvallisen integraation reitteihin, joilla sillä liikennöidään;

ja verkkohankkeiden osalta:

f) verkkohankkeen turvallista integraatiota YTE:issä ja kansallisissa säännöissä määriteltyjen kalustoyksikön ominaisuuksien mukaisesti,

g) verkon peräkkäisten osien (linjaosuuksien) turvallista integraatiota,

h) verkkohankkeen turvallista integraatiota rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmään. Tämä kattaa verkkohankkeen ja sitä käyttävän henkilöstön väliset rajapinnat sekä rataverkon haltijan tai sen alihankkijoiden kunnossapitotoimet,

i) verkkohankkeen turvallinen integraatio sillä liikennöivien junien kanssa.

40. Turvallisen integraation ja kalustoyksikköjen käyttöönottolupien välisen suhteen osalta:

— suosituksen 39 a, b ja c kohdat olisi toteutettava ennen käyttöönottoluvan myöntämistä. Niihin perustuvat käytön ehdot ja rajoitukset (kuten junan kokoonpanon rajoitukset, mukaan lukien junayksiköiden liikennöinti ja veturien liikennöinti yhdessä junan muodostavien kalustoyksikköjen kanssa) olisi ilmoitettava direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa EY-tarkastusvakuutukseen liitettävissä teknisissä asiakirjoissa siten, että hyväksytyt osajärjestelmän tai kalustoyksikön käyttäjä voi soveltaa näitä käytön ehtoja ja rajoituksia turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä,

— suosituksen 39 d kohta ei kuulu lupamenettelyyn. Rautatieyrityksen olisi toteutettava kohta ottaen huomioon kaikki käytön ehdot ja rajoitukset, jotka ovat seurausta a, b ja c kohdasta, sekä YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastaminen,

— suosituksen 39 e kohta ei kuulu lupamenettelyyn. Rautatieyrityksen olisi toteutettava kohta ottaen huomioon kaikki sellaiset tiedot, joiden avulla rautatieyritys voi määrittää junan ominaisuudet ja selvittää junan ja reitin yhteensopivuuden (kuten käytön ehdot ja liittymäkohdan parametrien arvot), jotka ovat seurausta a, b ja c kohdasta, sekä infrastruktuuria koskevan rekisterin tiedot.

40a. Turvallisen integraation sekä kiinteiden osajärjestelmien ja verkkohankkeiden käyttöönottolupien välisen suhteen osalta:

— suosituksen 39 a, b, f ja g kohdat olisi toteutettava ennen käyttöönottoluvan myöntämistä. Niihin perustuvat käytön ehdot ja rajoitukset olisi ilmoitettava direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa EY-tarkastusvakuutukseen liitettävissä teknisissä asiakirjoissa siten, että hyväksytyt osajärjestelmän tai verkkohankkeen käyttäjä voi soveltaa näitä käytön ehtoja ja rajoituksia turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä,

— suosituksen 39 h kohta ei kuulu lupamenettelyyn. Rataverkon haltijan olisi toteutettava kohta ottaen huomioon kaikki käytön ehdot ja rajoitukset, jotka ovat seurausta a, b ja c kohdasta, sekä YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastaminen,

— suosituksen 39 i kohta ei kuulu lupamenettelyyn. Rataverkon haltijan olisi toteutettava kohta ottaen huomioon kaikki sellaiset tiedot, joiden avulla voidaan määrittää reitin ominaisuudet ja selvittää junan ja reitin yhteensopivuus (kuten käytön ehdot ja liittymäkohdan parametrien arvot), jotka ovat seurausta a, b ja c kohdasta, sekä kalustoyksikkötyyppejä koskevan rekisterin tiedot.

41. CSM RA:n käytön osalta turvallisen integraation tarkistamiseksi ennen käyttöönottoluvan myöntämistä:

— suosituksen 39 a kohta kuuluu täysin osajärjestelmää koskevien YTE:ien soveltamisalaan; mikäli nimenomaisesti tätä koskevia teknisiä sääntöjä ei ole, YTE:ssä voidaan käyttää riskilähtöistä lähestymistapaa, vaatia CSM RA:n soveltamista ja määrittää, mille hyväksyttävälle tasolle riski olisi hallittava,

— mikäli tätä rajapintaa täysin kattavia pakollisia sääntöjä (YTE:itä tai kansallisia sääntöjä) ei ole, suosituksen 39 b kohta olisi tarkistettava CSM RA:n avulla,

- YTE:ien olisi katettava täysin suosituksen 39 c kohta, ja mikäli direktiivin 2008/57/EY 17 artiklan 3 kohdassa niin säädetään, kansallisista säännöistä ja tämän sääntöpohjaisen tarkastuksen toteuttamisesta huolehtii ilmoitettu laitos tai nimetty elin, jonka vastuu kattaa ”sen tarkastamisen, että kyseisen osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaiset sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitetään” (direktiivin 2008/57/EY 18 artikla), sillä muutoin avoimuus, syrjimättömyys ja yhteentoimivuus voivat vaarantua.
- CSM RA:n käyttö ei tästä syystä ole pakollista suosituksen 39 c kohdan suhteen tapauksissa, joissa YTE:t tai kansalliset säännöt ovat olemassa. Tapauksissa, joissa kansallisissa säännöissä ei määritellä tätä rajapintaa (kuten joitain vanhoja merkinantojärjestelmiä ja innovatiivisia ratkaisuja) täysin, näissä kansallisissa säännöissä voidaan vaatia CSM RA:n soveltamista käsittelemättömien riskien hallitsemiseksi.

YTE:ien JA KANSALLISTEN SÄÄNTÖJEN PAIKKANSAPITÄVYYS

42. YTE:ien kehittämisestä vastaa joukko asiantuntijoita, jotka edustavat alan järjestöjä ja turvallisuusviranomaisia ja jotka ovat käyttäneet kehitystyön perustana kansallisia sääntöjä ja käytännön kokemusta. YTE:t edustavat ”uusinta tekniikkaa” tai parasta käytettävissä olevaa tietoa, jonka virasto on kerännyt yhdessä asiantuntijoiden kanssa ja jonka on tarkistanut direktiivin 2008/57/EY 29 artiklassa tarkoitettu komitea. Jäsenvaltiot ovat tunnustaneet YTE:t (avoimet kohdat mukaan lukien) käyttötarkoitukseensa soveltuviksi. Ne ovat oikeudellisesti sitovia. Näiden pakollisten vaatimusten tarkistaminen tai validoiminen ei kuulu lupamenettelyyn.
43. YTE:ien ja kansallisten sääntöjen paikkansapitävyyden säilyttämiseksi jokaisen elimen, joka jossain vaiheessa havaitsee YTE:issä tai kansallisissa säännöissä mahdollisia puutteita, on kiireellisesti ilmoitettava epäilyksistään ja perusteltava ne asianmukaista menettelyä noudattaen, jotta kaikki elimet, joita asia koskee, saavat välittömästi tiedon mahdollisesta puutteesta ja voivat toteuttaa tarvittavat toimet.
44. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet puutteellisten tai yhteensopimattomien kansallisten sääntöjen tarkistamiseksi.
45. Jos YTE on puutteellinen, sovelletaan direktiivin 2008/57/EY 7 artiklaa, ja puute olisi korjattava:
- a) viraston teknisellä lausunnolla tai
 - b) YTE:ien tarkistuksella;
- tai molemmilla.

Tapauksesta riippuen YTE voidaan tarkistaa:

- 1) tarkistamalla kohdejärjestelmän eritelmää,
- 2) lisäämällä erityistapauksia, jos asia koskee vain muutamia jäsenvaltioita ja jos EU:n kattavaa yhdenmukaistamista ei katsota tarpeelliseksi,
- 3) lisäämällä avoimia kohtia, jos EU:n kattavaa yhdenmukaistamista tarvitaan mutta sitä ei voida vielä selvästi kattaa YTE:issä.

KÄYTTÖÖNOTTOLUVAN SOVELTAMISALAN ULKOPUOLISET TARKASTUKSET

46. Junan ja reitin yhteensopivuuden tarkistamisen olisi oltava riippumaton kalustoyksikkötyypin tai yksittäisen kalustoyksikön käyttöönottoluvan myöntämisestä. Junan ja reitin yhteensopivuuden tarkistamista hallinnoi rautatieyrittäjä (tai rataverkon haltija, jos se liikennöi junia) suunnittelumenettelyn yhteydessä (esimerkiksi kilpaillessaan rautatiereiteistä) ja päivittäin turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta. Rautatieyrittäjän olisi selvitettävä yhteensopivuus tutustumalla rataverkon haltijalta infrastruktuuria koskevan rekisterin kautta saataviin tietoihin sekä kalustoyksiköiden EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin teknisiin asiakirjoihin, jotka on laadittu lupamenettelyn yhteydessä ja joita päivitetään tarvittaessa. Siirtymäajan aikana, toisin sanoen kunnes infrastruktuuria koskeva rekisteri on perustettu ja kunnes se sisältää kaikki verkon yhteensopivuuden tarkistamisessa tarvittavat tiedot, rataverkon hallitsijoiden olisi toimitettava tarvittavat tiedot rautatieyrittäjällä muulla läpinäkyvällä tavalla.
47. Lupamenettelyn yhteydessä ei arvioida rautatieyrittäjän valmiuksia hallita kalustoyksikköjen liikennöintiä ja kunnossapitoa. Valmiudet arvioidaan turvallisuustodistusten myöntämisen yhteydessä; lisäksi kansallinen turvallisuusviranomaisen valvoo niitä säännöllisesti.
48. Lupamenettelyn yhteydessä ei arvioida rataverkon haltijan valmiuksia hallita verkkohankkeiden liikennöintiä ja kunnossapitoa. Valmiudet arvioidaan turvallisuuslupien myöntämisen yhteydessä; lisäksi kansallinen turvallisuusviranomaisen valvoo niitä säännöllisesti.

49. Lupamenettelyn yhteydessä ei arvioida kunnossapidosta vastaavien yksikköjen valmiuksia hallita kalustoyksikköjen kunnossapitoa. Valmiuksia arvioidaan rautatieyhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta. Mikäli kunnossapidosta vastaavien yksikköjen todistusmenettelyä sovelletaan, rautatieyhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmässä voidaan ottaa menettely huomioon.
50. Tämän seurauksena kalustoyksikkötyypin hyväksynnän tai yksittäisen kalustoyksikön tai osajärjestelmän käyttöönottoluvan hakijan ei tarvitse arvioida sitä, mitä merkitystä kalustoyksikön tai osajärjestelmän aiheuttamilla muutoksilla on rautatiejärjestelmälle kokonaisuutena. Jos hakijana on rautatieyhtiö tai rataverkon haltija, joka aikoo liikennöidä kyseistä kalustoyksikköä tai osajärjestelmää, CSM RA:n soveltaminen omalle rautatiejärjestelmän osalleen aiheutuvien muutosten hallinnasta vastaavana rautatieyhtiönä tai rataverkon haltijana on riippumaton niiden roolista käyttöönottoluvan hakijana.
51. Käytännössä mikäli valmistaja valmistaa tietyn mallin rautatieyhtiön tilauksesta, seuraavien vaiheiden toteutusajassa on yleensä päällekkäisyyttä:
- rakenteellisen osajärjestelmän sääntöjen mukaisuuden tarkastaminen EY-tarkastusvakuutuksen antamiseksi (toimenpide, joka sisältää suosituksen 39 a, b ja c kohdat) ja
 - tämän osajärjestelmän yhdistäminen rautatieyhtiön tai rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmään (toimenpide, joka sisältää suosituksen 39 d) ja e) kohdat).
- Tämä on osa hyvää hankkeen hallinnointia, joka jossain olosuhteissa auttaa lyhentämään viivettä käyttöönottoluvan myöntämisen ja kalustoyksikön tai verkkohankkeen tosiasiallisen kaupallisen käytön välillä. Näissä olosuhteissa kansallinen turvallisuusviranomaisen toimii samanaikaisesti kuin:
- kalustoyksikkötyypin hyväksynnän tai yksittäisen kalustoyksikön käyttöönottoluvan myöntämisestä vastaava viranomaisen ja
 - turvallisuustodistusten ja turvallisuuslupien valvonnasta vastaava viranomaisen.
- Vaikka nämä kaksi tehtävää voivat olla ajallisesti päällekkäisiä, niiden olisi oltava muodollisesti itsenäisiä. Ensimmäisessä tehtävässä vastapuolena on kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin luvan hakija ja jälkimmäisessä rautatieyhtiö tai rataverkon haltija, joka aikoo käyttää osajärjestelmää tai kalustoyksikköä.

SÄÄNTÖJEN JA KALUSTOYKSIKKÖJEN TARKASTUSTEN VASTAVUOROINEN TUNNUSTAMINEN

52. Jäsenvaltioiden olisi tunnustettava vastavuoroisesti muiden jäsenvaltioiden sääntöjen mukaisesti toteutetut tarkastukset, paitsi jos:
- a) verkon yhteensopivuudesta ei ole näyttöä tai
 - b) jäsenvaltio voi osoittaa hakijalle merkittävän turvallisuusriskin.
 - c) Vastavuoroisen tunnustamisen periaatetta olisi noudatettava mahdollisimman pitkälle, jotta vältetään tarpeettomia vaatimuksia ja päällekkäisiä tarkastuksia, paitsi jos ne ovat ehdottoman välttämättömiä kalustoyksikön ja verkon teknisen yhteensopivuuden tarkistamiseksi ja jos ne eivät vastaa ensimmäisen luvan myöntäneen jäsenvaltion sääntöjä.
53. Mikäli myönnetään täydentävä käyttöönottolupa, jäsenvaltion ei tulisi kyseenalaistaa sellaisia kansallisia sääntöjä, joiden perusteella aiempi lupa on myönnetty ja
- jotka kattavat muuta kuin kalustoyksikön ja verkon teknistä yhteensopivuutta koskevat avoimet kohdat tai
 - jotka on luokiteltu luokkaan "A" direktiivin 2008/57/EY 27 artiklan 4 kohdassa säädetyssä vertailuasiakirjassa.
54. Huolimatta siitä, että CSM RA ei sisällä yleisiä riskin hyväksymiskriteereitä, YTE:ien edellyttämien tarkastusten yhteydessä toteutetut YTM-arvioinnit olisi tunnustettava vastavuoroisesti CSM RA:n⁽¹⁾ 7 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

(¹) Tämä korvataan täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 402/2013 15 artiklan 5 kohdalla, jota sovelletaan 21. toukokuuta 2015 alkaen.

ROOLIT JA VASTUUT

55. Ennen kuin osajärjestelmä voidaan hyväksyä otettavaksi käyttöön, valmistajan tai hankintayksikön (toisin sanoen direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun hakijan) on toteutettava tarvittava suunnittelu, rakentaminen ja testaus tai teetettävä ne omassa valvonnassaan ja allekirjoitettava EY-tarkastusvakuutus.
56. Ilmoitetut laitokset tarkastavat YTE:ien mukaisuuden ja laativat hakijalle tarkoitetun EY-tarkastustodistuksen tai -todistukset. 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 roolinsa tarkastettaessa teknistä yhteensopivuutta muiden osajärjestelmien kanssa, mikä on johdonmukaista sikäli, että tekninen yhteensopivuus käsitellään YTE:issä. Näiden tarkastusten kattama ala rajoittuu kyseisiin YTE:iin. Jokainen ilmoitettu laitos koostaa tekniset asiakirjat tekemistään tarkastuksista.
57. Suosituksen 56 säännöksiä sovelletaan soveltuvin osin nimettyihin elimiin ja kansallisiin sääntöihin.
58. Direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 1 kohdan perusteella kansallisten turvallisuusviranomaisten roolina käyttöönottoluvan myöntämisessä olisi tarkistaa käyttöönottolupahakemukseen liitetyt asiakirjat ja esittää näyttö tarkastusmenettelyn asianmukaisuudesta. Tarkastukseen olisi sisällyttävä lupahakemuksen asiakirjojen täydellisyyden, merkityksellisyyden ja yhdenmukaisuuden tarkistaminen. Tarkastuksessa käsitellään vain seikkoja, jotka kuuluvat direktiivissä 2004/49/EY määritellyyn kansallisten (rautatie-) turvallisuusviranomaisten toimivaltaan.
59. Jos jäsenvaltio (tai kansallinen turvallisuusviranomainen) havaitsee rakenteellisen osajärjestelmän käyttöönottoluvan hakemuksessa ongelman ja toteaa, että rakenteellinen osajärjestelmä, jota EY-tarkastusvakuutus ja siihen liitettävä tekninen asiakirja koskevat, ei täytä täysin direktiivin 2008/57/EY vaatimuksia eikä erityisesti olennaisia vaatimuksia, sen olisi sovellettava direktiivin 2008/57/EY 19 artiklaa. Tätä sovelletaan soveltuvin osin yhteentoimivuuden osatekijöihin direktiivin 2008/57/EY 14 artiklan mukaisesti.
60. Kansallisten turvallisuusviranomaisten ei tulisi toistaa tarkastuksia, jotka on toteutettu tarkastusmenettelyn yhteydessä.
61. Kansallisten turvallisuusviranomaisten ei tulisi yrittää tehdä tai toistaa sääntöjen asettajien, ilmoitettujen laitosten, nimettyjen elinten tai riskinarviointilaitosten työtä.
62. Kansallisten turvallisuusviranomaisten ei tulisi myöskään toteuttaa hakijan, ilmoitetun laitoksen, nimetyn elimen ja YTM-riskinarviointilaitoksen työtä koskevia perusteellisia ja järjestelmällisiä tarkastuksia eikä niiden työn tulosten järjestelmällistä validointia. Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat kyseenalaistaa arviointilaitoksen tarkastukset vain, jos sillä on perusteltuja epäilyksiä. Tällöin olisi noudatettava oikeasuhtaisuuden (riskitason huomioimisen), syrjimättömyyden ja avoimuuden periaatteita. Perusteltuja epäilyksiä voi nousta erityisesti suosituksessa 58 tarkoitettujen tarkastusten perusteella tai mikäli kokemus on osoittanut, että samankaltainen osajärjestelmä ei vastaa direktiivin 2008/57/EY 19 artiklassa määriteltäviä olennaisia vaatimuksia.
63. Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön järjestelmiä, joilla varmistetaan arviointilaitosten pätevyys, ja toteuttaa toimia voimassa olevan lainsäädännön laiminlyöntien korjaamiseksi direktiivin 2008/57/EY 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti ilmoitettujen laitosten osalta (ja soveltuvin osin nimettyjen elinten osalta). Komission olisi koordinoitava näitä toimia yhdessä viraston kanssa toimien yhdenmukaisuuden varmistamiseksi.
64. Hakijoiden, rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten olisi yhdessä kunnossapidosta vastaavien yksikköjen kanssa huomioitava aiemmin hyväksytyistä kalustoyksikkötyypeistä ja osajärjestelmämalleista tai hallitsemattomien riskien tunnistamisesta saadut kokemukset ja toteutettava asianmukaisia korjaavia toimia.
65. Hakijoiden olisi toteutettava korjaavat toimet ennen lupahakemuksen tekemistä ja niitä olisi vaadittava toteutamaan toimet heti tarpeen havaitsemisen jälkeen.
66. Jo käytössä olevien kalustoyksikköjen ja osajärjestelmien osalta rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi toteutettava nämä korjaavat toimet turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta. Rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmän olisi varmistettava, että niiden käyttämien kalustoyksikköjen kunnossapidosta vastaavat yksiköt tekevät mahdollisesti tarvittavat muutokset kunnossapitojärjestelmänsä.

67. Aivan kuten kansallisen turvallisuusviranomaisen tehtävänä ennen luvan myöntämistä ei ole asettaa suunniteluratkaisuja, vastaavasti kansallisen turvallisuusviranomaisen valvontarooliin ei kuulu korjaavien toimien määrääminen kokemusten niitä vaatiessa. Sen sijaan kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi valvottava, noudatavatko rautatieyritykset tai rataverkon haltijat omaa turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi tarkistettava, että rautatieyritykset ja rataverkon haltijat määrittelevät, toteuttavat ja hallitsevat asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä oman turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta.
68. Direktiivi 2004/49/EY velvoittaa rataverkon haltijat ja rautatieyritykset vastaamaan omasta järjestelmän osastaan. Rautatieyritys 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 ole muuta luvanmyöntämiseen liittyvää roolia.
69. Lupamenettelyn yhteydessä ei arvioida alihankkijan, kuten haltijan, valmiuksia hallita osaansa kalustoyksikköjen liikennöinnistä ja kunnossapidosta. Arviointiin kuuluu hyväksytyjä kalustoyksiköitä käyttävien rautatieyritysten velvollisuus huolehtia turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä kautta, että niillä on asianmukainen kunnossapidosta vastaava elin direktiivin 2004/49/EY 14 a artiklan mukaisesti.
70. Direktiivillä 2008/110/EY muutetun direktiivin 2004/49/EY 14 a artiklan 1 kohdassa todetaan, että jokaiselle kalustoyksikölle olisi ennen niiden käyttöönottoa tai verkossa käyttämistä nimettävä kunnossapidosta vastaava yksikkö. Käyttöönottolupa ei riipu siitä, miten rautatieyritys käyttää kalustoyksikköä tai kunnossapidosta vastaava yksikkö sitä huoltaa; lisäksi on huomattava, että direktiivi 2004/49/EY liittyy kalustoyksikköjen käyttöön ja kunnossapitoon. Kunnossapidosta vastaava yksikkö voidaan nimetä joko ennen käyttöönottoluvan myöntämistä tai sen jälkeen, mutta nimeämisen täytyy aina tapahtua ennen kuin kalustoyksikkö merkitään kansalliseen rekisteriin (kunnossapidosta vastaava yksikkö on pakollinen kenttä kansallisessa rekisterissä) ja ennen kuin se todella otetaan käyttöön verkossa.
71. Organisaatioiden olisi hallittava niiden toiminnasta aiheutuvia riskejä. Vastuun riskinhallinnasta olisi kuuluttava niille, joilla on parhaat valmiudet riskinhallintaan.
72. Koska vain rautatieyrityksiltä ja rataverkon haltijoilta edellytetään turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia ja niitä tukevia turvallisuusjohtamisjärjestelmiä, niillä olisi oltava ratkaiseva rooli muiden laitosten panoksen hallinnassa ja tätä koskevien oikeiden päätösten tekemisessä. Kun rautatieyritykset tai rataverkon haltijat tekevät tällaisia päätöksiä tai toteuttavat toimia turvallisuusjohtamisjärjestelmiensä puitteissa, tämä ei rajoita muiden laitosten, kuten haltijoiden, kunnossapidosta vastaavien yksiköiden ja valmistajien, vastuuta.
73. Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden välinen toiminnallisten vastuiden jakautuminen määritellään käyttötoimintaa ja kunnossapitoa koskevassa YTE:ssä.
74. Rautatieyrityksillä olisi katsottava olevan parhaat mahdollisuudet ja paras pätevyys:
- tunnistaa niiden suunnittelemiin toimintoihin, kuten kunnossapitoon, kohdistuvia mahdollisia vaaroja, sekä toteuttaa valvontatoimia, kuten lähtötarkastuksia,
 - määritellä alihankkijoille ja toimittajille asianmukaisesti toiminnalliset tarpeensa, kuten kalustoyksikköjen vaadittava suorituskyky, käytettävyys ja luotettavuus,
 - valvoa kalustoyksikköjen suorituskykyä,
 - antaa haltijalle ja kunnossapidosta vastaavalle yksikölle tarvittaessa säännöllistä ja kattavaa palautetta toiminnoista ja suorituskyvystä ja
 - toteuttaa sopimusten tarkistuksia ymmärtääkseen ja kyseenalaistaakseen hankintasopimusten toteuttamista.
75. Toisaalta rautatieyrityksillä ja rataverkon haltijoilla ei pitäisi katsoa olevan parhaita mahdollisuuksia ja parasta pätevyyttä hallita kaikkia riskejä suoraan toimitusketjun kaikissa osissa. Velvollisuuksiensa täyttämiseksi rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi laadittava sopimusvelvollisuuksia tavaroiden ja palveluiden toimittamisesta niiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien mukaisesti ottaen huomioon muiden oikeudelliset velvollisuudet. Käyttöönoton jälkeiseen tavanomaiseen käytäntöön kuuluu tehdä kalustoyksiköihin muutoksia puutteiden korjaamiseksi ja suorituskyvyn parantamiseksi jatkuvasti. Tällaisten muutosten turvallinen hallinta kuuluu rautatieyrityksen vastuualueeseen. Tämä velvollisuus on täytettävä soveltamalla rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluvia muutosten hallintamenetelyitä ja asetusta YTM-riskinarvioinnista sekä

tarvittaessa varmistamalla, että muutetulle kalustoyksikölle myönnetään käyttöönottolupa. Rautatieyrityksen olisi myös varmistettava, että kaikki olennaiset tiedot toimitetaan kunnossapidosta vastaavalle yksikölle, jotta tämä voi päivittää huoltokansion.

76. Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden, kunnossapidosta vastaavien yksiköiden ja haltijoiden olisi huolehdittava siitä, että valmistajan kanssa tehdyssä sopimuksessa määrätään tuesta, jota ne saattavat tarvita menettelyn aikana.
77. Ennen kuin rautatieyritys hankkii rataverkon haltijalta junalleen pääsyn verkkoon, sen olisi ensin tiedettävä, minkä luonteista pääsyä rataverkon haltija on myymässä. Rautatieyrityksen on oltava varma, että reitti, jolle pääsyn se on oikeissa ostaa, kykenee hoitamaan ne junat, joita rautatieyritys aikoo käyttää.
78. Rautatieyritysten olisi löydettävä infrastruktuuria koskevasta rekisteristä kaikki sellaiset (infrastruktuurin ominaisuuksia koskevat) tiedot, joita ne tarvitsevat päättääkseen, ovatko ne junat, joita rautatieyritysten on tarkoitus käyttää, yhteensopivia kyseisen reitin kanssa (junan ja reitin yhteensopivuus). Rataverkon haltijan tulisi infrastruktuuria koskevassa rekisterissä ilmoittaa jokaisen parametrin kohdalla ne liitäntäparametrin nimelliset arvot ja tarvittaessa raja-arvot, joita reittiosuudella ylläpidetään. Rautatieyritykset tukeutuvat näiden tietojen paikkansapitävyyteen varmistaakseen juniensa turvallisen toiminnan. Rataverkon haltijan tulisi ilmoittaa rautatieyritykselle kaikista infrastruktuurin ominaisuuksiin tehtävistä tilapäisistä muutoksista, joita ei ole mainittu infrastruktuurirekisterissä.
79. Kun rautatieyritys on käyttämällä infrastruktuuria koskevaa rekisteriä ja kalustoyksikköä tai kalustoyksikkötyyppiä koskevaan lupaan liitettäviä asiakirjoja ja ottaen huomioon kalustoyksikön tai kalustoyksikön tyyppin käyttöönottoa koskevat käyttöehdot ja muut rajoitukset todennut, että reitti sopii junalle, jota se aikoo käyttää, sen olisi seuraavaksi tutkittava käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaa YTE:ää (erityisesti junan kokoonpanoa, junan jarrutusta ja junan kulkukelpoisuuden varmistamista koskevia kohtia) selvittääkseen, onko reitillä jotain toimintaa haittaavia junaan liittyviä rajoituksia (kuten nopeusrajoituksia, pituusrajoituksia, virransyöttöä koskevia rajoituksia).
80. Jos rataverkon haltija tai rautatieyritys on huolestunut seikoista, jotka liittyvät toisen osapuolen kalustoyksikön tai kiinteän laitteiston käyttöön tietyllä radalla, sen tulisi ottaa asia esiin toisen osapuolen kanssa löytääkseen ratkaisun. Jos asian esiin ottanut osapuoli ei saa tyydyttävää vastausta, sen tulisi ottaa asia esiin kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa, jonka olisi tehtävä päätöksiä valtuuksiensa mukaisesti.
81. Komission asetuksen (EU) N:o 1078/2012 ⁽¹⁾ 4 artiklan 2 kohdan mukaan rautatieyritysten, infrastruktuurin haltijoiden ja kunnossapidosta vastaavien yksiköiden on ilmoitettava kaikille osapuolille (kansalliset turvallisuusviranomaiset mukaan lukien) teknisen laitteiston vikoihin, valmistusvirheisiin tai toimintahäiriöihin liittyvistä oleellisista turvallisuusriskeistä. Tämä tiedon vaihtovelvollisuus koskee myös valmistajia ja hankintayksiköitä, jotka laativat EY-tarkastusvakuutuksen käyttöönottoluvan myöntämisen jälkeen.
82. Rakenteellisten osajärjestelmien käyttöönottolupien myöntämisen lisäksi kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi direktiivin 2004/49/EY 16 artiklan mukaisesti valvottava myös, että rautatieyritykset ja rataverkon haltijat liikennöivät EU:n lainsäädännön vaatimusten mukaisesti ja — direktiivin 2008/57/EY niin salliessa — kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Valvonnan olisi katettava myös rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden toimet toimittajien (kuten valmistajien, haltijoiden ja liikkuvan kaluston leasingyhtiöiden) rajapintaan liittyvien riskien hallitsemiseksi erityisesti tavaroiden ja palveluiden hankinnan aikana ja yhdistettäessä niitä rautatieyrityksen tai rataverkon haltijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmään.
83. Kansallisten turvallisuusviranomaisten osallistuminen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan toteuttamaan osajärjestelmän käyttöön ja kunnossapitoon niiden turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa on luonteeltaan valvontatoimintaa. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi erityisesti kieltäydyttävä ottamasta valmistajalle/hankintayksikölle tai rautatieyritykselle/rataverkon haltijalle kuuluvaa vastuuta olennaisen vaatimusten täyttämistä määrittelemällä tai nimenomaisesti tarkistamalla ja/tai hyväksymällä tiettyjä suunnitteluratkaisuja, kunnossapitovaatimuksia tai korjaavia toimia. Tästä syystä kansallisen turvallisuusviranomaisen olisi keskityttävä vastuullisten toimijoiden hallintajärjestelmien asianmukaisuuteen ja sopivuuteen eikä niiden pitäisi toimia näiden toimijoiden yksityiskohtaisen panoksen tai päätösten ”loputarkastajina”.

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

84. Jos jäsenvaltiot harkitsevat onnettomuuden tai tapaturman seurauksena kiireellisten toimenpiteiden käyttöönottoa, niiden olisi huomioitava, että rautatieyhteyksien turvallisuusjohtamisjärjestelmä on ensisijainen mekanismi sellaisten kalustoyksikköjen liikennöintiin kohdistuvien uusien riskien hallitsemiseksi, jotka saatetaan havaita onnettomuus-/tapaturmatutkimusten aikana tai valvonnan yhteydessä. Vaikka jäsenvaltio pitää uuden käyttöönottoa koskevan säännön hyväksymistä kiireellisenä, sen olisi kuitenkin noudatettava unionin lainsäädännössä määritetyt menettelyt, mukaan lukien ilmoitettava uusi sääntöehdotus komissiolle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY⁽¹⁾ tai direktiivin 2004/49/EY mukaisesti.

TESTAUS

85. Käyttöönottoluvan myöntämisen yhteydessä olisi edellytettävä vain testejä, jotka on toteutettava ennen luvan myöntämistä, jotka vaativat arviointilaitoksen osallistumista ja jotka:
- on määritelty YTE:ssä, moduuleissa ja tarvittaessa kansallisissa säännöissä,
 - hakija on määritellyt YTE:ien ja/tai kansallisten sääntöjen vaatimusten mukaisuuden osoittamiseksi,
 - on määritelty EU:n lainsäädännössä tai
 - hakija on määritellyt CSM RA:n soveltamisen mukaisesti suosituksessa 41 kuvatulla tavalla.
86. Ilmoitettujen laitosten ja/tai nimettyjen elinten osallistuminen olennaisten vaatimusten mukaisuuden tarkistamiseen on määritelty asianmukaisissa YTE:ssä ja kansallisissa säännöissä.
87. Testit, joita suositus 85 ei kata (kuten testit, joita rautatieyhteyksien tarvitsee osoittaa junaan ja reitin yhteensopivuuden ennen kalustoyksikkötyypin tai uuden osajärjestelmän käyttämistä tietyllä reitillä tai joita hankintayksikkö tarvitsee osoittaa asiakkaiden vaatimusten mukaisuuden), eivät kuulu käyttöönottoluvan myöntämiseen.
88. Jos vaatimusten mukaisuuden tarkistamiseksi on toteutettava radalla tehtäviä testejä ennen kuin kansallinen turvallisuusviranomaisen myöntää käyttöönottoluvan, niin kaikki testien toteuttamista koskevat toiminnalliset ja organisatoriset järjestelyt olisi määriteltävä kunkin jäsenvaltion kansallisessa lainsäädäntökehyksessä ja niiden on oltava direktiivien 2008/57/EY ja 2004/49/EY mukaisia. Järjestelyiden olisi katettava sekä hallinnolliset järjestelyt että mahdolliset pakolliset tekniset ja toiminnalliset vaatimukset. Jäsenvaltiot voivat yleensä omaksua toisen kahdesta lähestymistavasta:
- Jäsenvaltio voi sisällyttää testauspätevyyden rautatieyhteyksien turvallisuustodistukseen. Testauslaitos voidaan jopa sertifioida rautatieyhteykseksi, jonka toiminta rajoittuu pelkkään testaukseen.
 - Jäsenvaltio voi edellyttää, että toimivaltainen yksikkö (joka voi olla kansallinen turvallisuusviranomaisen tai muu taho) myöntää luvan testien tekemiseen. Tällöin toimivaltaisella yksiköllä (mikäli ilmoitettu laitos tai nimetty elin ei ole tarkistanut luvan myöntämisvaatimusten mukaisuutta) on oltava tällaisten päätösten tekemiseen riittävän syvä tekninen asiantuntemus. Avoimuuden ja oikeusvarmuuden vaatimusten täyttämiseksi jäsenvaltion on varmistettava, että yksikkö on riittävän riippumaton, ja julkistettava kansallisessa oikeudellisessa kehyksessään testauksen lupamenettely eritellen selvästi vaatimuksensa ja ne perusteet, joiden avulla toimivaltainen viranomaisen tekee päätöksen testaamisen sallimisesta.
89. Rataverkon haltijalla on välitön rooli lupamenettelyn mahdollistamisessa. Jos kansallinen turvallisuusviranomaisen vaatii lisätestejä, direktiivin 2008/57/EY 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.”

TEKNISET ASIAKIRJAT

90. Direktiivin 2008/57/EY 18 artiklan ja liitteen VI mukaan osajärjestelmän EY-tarkastusvakuutukseen olisi oheistettava tekniset asiakirjat, mukaan lukien asiakirjat, jotka kuvaavat osajärjestelmän, asiakirjat, jotka ovat tulosta eri arviointilaitosten tekemistä tarkastuksista, ja asiakirjat, joista ilmenee kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja -rajoituksiin sekä kunnossapitoa, jatkuvaa tai määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskeviin ohjeisiin. EY-tarkastusvakuutukseen liitettävä tekninen asiakirja sisältää kaikki tositteet, joita käyttöönottoluvan myöntäminen edellyttää.

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

91. Kalustoyksikkö tai verkkohanke sisältyy EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin teknisiin asiakirjoihin, jotka koskevat osajärjestelmää tai osajärjestelmiä, joista se koostuu.
92. Osajärjestelmän tarkastusmenettelyyn voidaan tarvita useiden arviointilaitosten panosta, kutakin omien toimivaltuuksiensa alalla. Hakijan olisi oltava vastuussa EU:n lainsäädännön edellyttämien asiakirjojen keräämisestä. Näiden teknisten asiakirjojen kokoelmaa, jota täydennetään muilla EU:n lainsäädännössä edellytetyillä tiedoilla (mukaan lukien direktiivin 2008/57/EY liitteessä VI olevassa 2.4 kohdassa tarkoitettut tiedot), nimitetään osajärjestelmän EY-tarkastusvakuutuksen liitettäväksi teknisiksi asiakirjoiksi.
93. Tyypin hyväksynnän tai kalustoyksikön käyttöönottoluvan hakijan olisi esitettävä lupahakemukseen oheistettava asiakirjat.

Näihin asiakirjoihin olisi sisällyttävä EY-tarkastusvakuutukseen liitettävät tekniset asiakirjat, jotka hakija on koonnut kyseisestä osajärjestelmästä.

Mikäli kalustoyksikkö koostuu kahdesta osajärjestelmästä, lupahakemukseen oheistettaviin asiakirjoihin olisi sisällytettävä molempien osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutukseen liitettävät tekniset asiakirjat.

Ennen kuin komissio hyväksyy suosituksen, jossa kuvataan hakijan toimittamien asiakirjojen sisältö, jäsenvaltio voi sallia, että kalustoyksikön tai kalustoyksikkötyypin lupahakemukseen oheistettaviin asiakirjoihin sisällytetään vain osa EY-tarkastusvakuutukseen liitettävistä teknisistä asiakirjoista. Tämä olisi ilmaistava selvästi jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä, joka julkaistaan Euroopan rautatieviraston verkkosivustolla.

Kalustoyksikön, kalustoyksikkötyypin tai osajärjestelmän EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin teknisiin asiakirjoihin olisi sisällyttävä kaikki liitteessä V mainitut tiedot ja asiakirjat, jotka tukevat EY-tarkastusvakuutusta (kuten ilmoitetun laitoksen ja nimetyn elimen laatimat tarkastustodistukset ja tekniset asiakirjat, laskelmat, tiedot tehdyistä testeistä ja tutkimuksista sekä tekniset ominaisuudet, jotka on kirjattava YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisesti). EY-tarkastusvakuutukseen liitettävien teknisten asiakirjojen tiedot, jotka eivät sisälly lupahakemuksen asiakirjoihin, olisi toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle pyynnöstä.

Asiakirjat, jotka liitetään kalustoyksikön ensimmäiseen käyttöönottolupaan, toimitetaan kansalliselle turvallisuusviranomaiselle luvan myöntämisen yhteydessä, ja kansallinen turvallisuusviranomainen säilyttää ne muistutuksena hyväksytystä kohteesta.

94. Mikäli suosituksessa 21 esitettyä ehdotusta noudatetaan, suositusta 93 olisi sovellettava soveltuvin osin verkkohankkeen lupahakemukseen oheistettaviin asiakirjoihin ja EY-tarkastusvakuutukseen liitettäviin teknisiin asiakirjoihin.
95. Kalustoyksikön täydentävän käyttöönottoluvan hakijan olisi lisättävä EY-tarkastusvakuutukseen liitettävään alkuperäiseen tekniseen asiakirjaan direktiivin 2008/57/EY 23 artiklan 3 kohdassa tai 25 artiklan 3 kohdassa vaaditut tiedot; nämä lisätiedot kuuluvat kansalliselle turvallisuusviranomaiselle toimitettaviin tietoihin. Hakijan olisi kuitenkin säilytettävä EY-tarkastusvakuutukseen liitettävän teknisen asiakirjan rakenne.
96. Teknisen EY-tarkastusvakuutukseen liitettävän asiakirjan osa, jossa määritellään ”kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja -rajoihin sekä kunnossapitoa, jatkuvaa tai määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskeviin ohjeisiin” olisi toimitettava verkkohankkeiden osalta rataverkon haltijalle ja kalustoyksiköiden osalta rautatieyritykselle, joka liikennöi kalustoyksikköä, jotta ne voivat toimittaa sen kunnossapidosta vastaavalle yksikölle. Kalustoyksiköiden kohdalla EY-tarkastusvakuutukseen liitettävään tekniseen asiakirjaan sisältyvän tiedon toimittaminen voidaan tehdä kalustoyksikköjen haltijan välityksellä. Käyttöönoton jälkeen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan velvollisuus on yhdessä kunnossapidosta vastaavan yksikön 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).
97. EY-tarkastusvakuutukseen liitettävän teknisen asiakirjan olisi sisällytettävä tiedot, joita tarvitaan kalustoyksikön tai verkkohankkeen suunnitellun toimintakunnon hallinnassa koko sen käyttöajan ajan.

98. EY-tarkastusvakuutukseen liitettävä tekninen asiakirja olisi päivitettävä, mikäli täydentäviä tarkastuksia tehdään (esimerkiksi kansallisten sääntöjen mukaisuuden tarkastus täydentävän käyttöönottoluvan saamiseksi). Mikäli kyse on täydentävästä luvasta, hakijan olisi ilmoitettava siitä ensimmäisen luvan myöntäneelle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.

EY-TARKASTUSVAKUUTUS

99. Direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan ja direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan 3 kohdan ja 4 artiklan 4 kohdan mukaan on rautatieyritysten tai rataverkon haltijoiden velvollisuus huolehtia, että kalustoyksikkö tai osajärjestelmä täyttää käytössä ollessaan kaikki olennaiset vaatimukset. Tämä ei kuitenkaan rajoita muiden osapuolten vastuuta (kuten EY-tarkastusvakuutuksen allekirjoittajien vastuuta). Jokaisen valmistajan, ylläpitoyrityksen, vaunuvastaavan, palveluntarjoajan ja hankintayksikön on huolehdittava, että sen toimittamat liikkuva kalusto, laitteisto, lisävarusteet ja materiaalit tai sen tarjoamat palvelut ovat niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisia ja että niiden käyttöä koskevat edellytykset on määritelty EY-tarkastusvakuutukseen liitettävissä teknisissä asiakirjoissa, jotta rautatieyritykset ja/tai infrastruktuurin haltijat voivat käyttää kyseisiä tuotteita tai palveluita turvallisesti.
100. Vastuu sen varmistamisesta, että osajärjestelmät täyttävät suunnitellussa toimintakunnossa EU:n lainsäädännön olennaiset vaatimukset kokonaisuudessaan luvan myöntämishetkellä, kuuluu yksinomaan osajärjestelmän luvan hakijalle, joka laatii EY-tarkastusvakuutuksen. Hakija vakuuttaa ilmoitetun laitoksen tai nimetyn elimen tekemän tarkastuksen perusteella ja tarvittaessa osajärjestelmän tai kalustoyksikön yleisen arvioinnin perusteella, että kaikki olennaiset vaatimukset täyttyvät. Mikäli osajärjestelmän olennaisten vaatimusten mukaisuus luvan myöntämishetkellä suunnitellussa toimintakunnossa kyseenalaistetaan myöhemmässä vaiheessa, EY-tarkastusvakuutuksen allekirjoittaneen hakijan olisi tästä syystä katsottava olevan päävastuussa.
101. Tämän vuoksi ei pidä katsoa, että vastuu osajärjestelmän olennaisten vaatimusten mukaisuuden varmistamisesta tai tarkistamisesta siirtyisi tyyppihväksynnän tai käyttöönottoluvan myöntämisen myötä hakijalta luvan myöntävälle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.
102. Mikäli osajärjestelmän olennaisten vaatimusten mukaisuus suunnitellussa toimintakunnossa kyseenalaistetaan, luvan myöntäneen kansallisen turvallisuusviranomaisen olisi katsottava olevan vastuussa vain tehtävistä, jotka direktiivin 2004/49/EY 16 artiklassa osoitetaan luvan myöntämisestä tai valvonnasta vastaavalle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle. Kansallisen lainsäädännön olisi noudatettava tätä periaatetta suositusten 58–62 ja 67 mukaisesti.
103. Riippumatta YTE:ien ja kansallisten sääntöjen noudattamisen tarkastamisesta ja turvallisen yhdistämisen tarkastamisesta direktiivin 2008/57/EY 15 artiklan 1 kohdan mukaisesti, hakija allekirjoittaa EY-tarkastusvakuutuksen omalla vastuullaan. Tämän vuoksi hakijalla olisi oltava käytössään menettely, jolla se varmistaa huomioineensa ja täyttäneensä kaikki olennaiset vaatimukset ja noudattaneensa EU:n lainsäädäntöä.
104. Vaikka CSM RA:ta ei alun perin kehitetty tätä tarkoitusta varten, hakija voi halutessaan käyttää CSM RA:n menetelmiä vastuunsa täyttämiseksi osittain varmistaakseen, että osajärjestelmän/kalustoyksikön kaikki osat täyttävät kaikissa suhteissa ja yksityiskohtaisesti direktiivin 2008/57/EY liitteessä III rautatieyritykselle asetetut olennaiset vaatimukset.
105. Hakija voi halutessaan käyttää myös jotain muuta lainsäädännön sallimaa keinoa varmistaakseen, että kaikki osajärjestelmän tai kalustoyksikön osat täyttävät rautatieyrityksen olennaiset vaatimukset.
106. EY-tarkastusvakuutus kattaa kaiken asianmukaisen EU:n lainsäädännön. On EY-vakuutuksen allekirjoittajan velvollisuus noudattaa tätä lainsäädäntöä, mukaan lukien vaatimustenmukaisuuden arviointia, ja kääntyä tarvittaessa lainsäädännössä vaadittujen arviointilaitosten puoleen.
107. Mikäli on kyse luvan myöntämisestä useammasta kuin yhdestä osajärjestelmästä koostuvalle kalustoyksikölle tai verkkohankkeelle:
- a) hakijoita voi olla enemmän kuin yksi (yksi kutakin osajärjestelmää kohti), ja niistä jokainen laatii EY-tarkastusvakuutuksen, joka koskee sen omaa osuutta, mukaan lukien liitäntöjä. Tässä tapauksessa kukin hakija vastaa omasta osajärjestelmästäan allekirjoittamansa EY-tarkastusvakuutuksen soveltamisalan mukaisesti. Valmistaja tai hankintayksikkö voi yhdistää nämä kaksi vakuutusta kalustoyksikköä tai verkkohanketta koskevassa hakemuksessa,
 - b) kalustoyksikkötyypin, yksittäisen kalustoyksikön tai verkkohankkeen valmistaja tai hankintayksikkö voi yhdistää eri osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutukset, jotka on kuvattu direktiivin 2008/57/EY liitteessä V,

samaan kalustoyksikkötyypin, yksittäisen kalustoyksikön tai verkkohankkeen EY-tarkastusvakuutukseen. Tässä tapauksessa hakija vakuuttaa omalla vastuullaan, että kalustoyksikkötyypin, yksittäisen kalustoyksikön tai verkkohankkeen muodostaville osajärjestelmille on tehty asianmukaiset tarkastukset ja että ne täyttävät Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset, mukaan lukien kansalliset säännöt, ja että itse kalustoyksikkö tai verkkohanke täyttää näin ollen Euroopan unionin lainsäädännön vaatimukset, mukaan lukien kansalliset säännöt.

108. EY-tarkastusvakuutuksen laatimista varten YTE:t voivat sallia YTE:ien osittaisen noudattamisen vain, jos itse YTE:ssä määrätään, että olennaisten vaatimusten täyttämiseksi vaaditut erityistoiminnot, suorituskyvyt ja liitännät eivät ole pakollisia tietyissä olosuhteissa.
109. Hakija voi virallisesti hakea osajärjestelmän käyttöönottolupaa toimivaltaiselta kansalliselta viranomaiselta vasta, kun kaikki edeltä tarvittavat todisteet ja vakuutukset on koottu. Hakijoiden osalta on kuitenkin hyvän käytännön mukaista käydä kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa epävirallisia keskusteluja mahdollisimman varhain, jotta menettely, vaatimukset, roolit ja vastuut, soveltamisala sekä käyttöolosuhteet ja -rajoitukset ovat selvillä ja jotta myöhemmässä vaiheessa ei tule vaikeuksia.

MUUTOSTEN HALLINTA

110. Direktiivin 2008/57/EY 5 artiklan 2 kohdan, 15 artiklan 3 kohdan ja 20 artiklan osalta olemassa olevan rakenteellisen osajärjestelmän muutokset olisi tutkittava ja luokiteltava vain yhdeksi seuraavista muutoksista:
1. "kunnossapidon yhteydessä tapahtuva osien vaihtaminen" ja muut muutokset, jotka eivät aiheuta poikkeamia EY-tarkastusvakuutukseen liitettävästä teknisestä asiakirjasta. Tässä tapauksessa tarkastuslaitoksen tekemälle tarkastukselle ei ole tarvetta, jäsenvaltiolle ei tarvitse tehdä ilmoitusta, ja alkuperäinen EY-tarkastusvakuutus säilyy voimassa ja muuttumattomana.
 2. Muutokset, jotka aiheuttavat poikkeamia EY-tarkastusvakuutukseen liitettävästä teknisestä asiakirjasta ja jotka voivat edellyttää uusia tarkastuksia (ja jotka siksi vaativat tarkastusta vaatimustenmukaisuuden arviointimoduulin mukaisesti), mutta eivät vaikuta osajärjestelmän suunnittelua koskeviin perusominaisuuksiin. Tässä tapauksessa EY-tarkastusvakuutukseen liitettävä tekninen asiakirja on päivitettävä ja sitä koskevat tiedot olisi toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle pyynnöstä.
 3. Uusiminen tai parantaminen (toisin sanoen merkittävä osan korvaaminen tai muutos, joka edellyttää ilmoituksen tekemistä jäsenvaltiolle), joka ei edellytä uutta käyttöönottolupaa; muutokset, joihin sisältyy osajärjestelmän "suunnittelua koskevien perusominaisuuksien" muutos, kuuluvat tähän luokkaan.
 4. Uusiminen tai parantaminen (toisin sanoen merkittävä osan korvaaminen tai muutos, joka edellyttää ilmoituksen tekemistä jäsenvaltiolle), joka edellyttää uutta käyttöönottolupaa.

Olisi huomattava, että hankintayksikön tai valmistajan päätösten, jotka koskevat osajärjestelmän muutoksia ja jotka perustuvat neljään edellä mainittuun luokkaan, on oltava täysin riippumattomia päätöksestä, joka koskee CSM RA:ssa tarkoitettua muutoksen merkittävyyttä rautatiejärjestelmälle ja jonka tekee omaa osaansa järjestelmästä muuttava rautatieyriys tai rataverkon hallitsija. Päätöksiin osallistuu eri osapuolia eri olosuhteissa ja erilaisin päätöksentekokriteerein.

Edellä mainitut luokat 3 ja 4 aiheuttavat poikkeaman EY-tarkastusvakuutukseen liitettävään tekniseen asiakirjaan, mikä vaikuttaa osajärjestelmän suunnittelua koskeviin perusominaisuuksiin.

111. Sekä direktiivin 2008/57/EY mukaisesti käyttöön otettujen osajärjestelmien että aiemmin käyttöön otettujen osajärjestelmien osalta YTE:ien pitäisi oikeusvarmuuden ja vastavuoroisen tunnustamisen vuoksi sisältää kriteerit, joiden perusteella määritetään, vaikuttaako muutos osajärjestelmän suunnittelua koskeviin perusominaisuuksiin ja kuuluuko se luokkaan 3 vai 4. Ennen kuin nämä kriteerit määritellään YTE:issä, jäsenvaltiot voivat määrittellä ne kansallisesti.
112. Muutosta olisi aina tarkasteltava suhteessa osajärjestelmään tai kalustoyksikköön luvan myöntämishetkellä. Pienten muutosten yhteisvaikutus voi johtaa merkittävään muutokseen.

113. Valmistajien ja hankintayksiköiden olisi hallittava olemassa oleviin rakenteellisiin osajärjestelmiin tehtäviä muutoksia seuraavien seikkojen perusteella:
- Suosituksen 110 perusteella valmistaja tai hankintayksikkö arvioi, mihin luokkaan muutos kuuluu ja onko muutoksesta ilmoitettava vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksille tai jäsenvaltion viranomaisille. Jos suosituksen 110 luokkien 2–4 muutokset johtavat EY-tarkastusvakuutukseen liitettävän teknisen asiakirjan tarkistamiseen tai vaikuttavat jo tehtyjen tarkastusten voimassaoloon, valmistajan tai hankintayksikön olisi muutosta tehdessään arvioitava uuden EY-tarkastusvakuutuksen tarve direktiivin 2008/57/EY⁽¹⁾ liitteen V kohdassa 2 määriteltyjen kriteereiden mukaisesti. Mikäli luokkaan 4 tehdään muutoksia, jäsenvaltio olisi päätettävä, missä laajuudessa YTE:iä on sovellettava projektiin.
 - Mikäli YTE vaatii käyttämään CSM RA:ta tietyn parametrin kohdalla, YTE:ssä olisi määriteltävä olosuhteet, joiden vallitessa tätä parametria koskeva merkitsevyydesti on tehtävä.
 - Vastaavasti sellaisten parametrien osalta, jotka ovat oleellisia turvallisen integraation toteuttamiseksi luvan myöntämisen yhteydessä edellä kuvatun suosituksen 40 mukaisesti, merkitsevyydesti olisi toteutettava jokaisen parametrin kohdalla ottaen huomioon suunniteltua toimintakuntoa koskevan muutoksen laajuus.
114. Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat kukin vastuussa omasta osastaan rautatiejärjestelmää. Direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan mukaisesti niiden olisi hallittava osaansa rautatiejärjestelmästä käyttäen turvallisuusjohtamisjärjestelmää. Turvallisuusjohtamisjärjestelmän olisi hyödynnettävä mahdollisuuksien mukaan CSM RA:ta.
115. Kun rautatieyritys tai rataverkon haltija ottaa kalustoyksikön tai osajärjestelmän käyttöön, sen on käytettävä CSM RA:ta ja arvioitava ensin muutoksen merkitys sen vastuulla olevaan rautatiejärjestelmän osaan. Tämän menettelyn yhteydessä rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi pohdittava seuraavia kysymyksiä:
- kun kyseessä ovat kalustoyksiköt tai osajärjestelmät, jotka aiotaan ottaa (uudelleen) käyttöön muutosten jälkeen, ja tarvittaessa luvan myöntäminen: rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan olisi arvioitava turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä käyttäen, aiheuttaako kalustoyksikön tai osajärjestelmän käyttöönotto muutoksen, joka on merkittävä rautatiejärjestelmälle kokonaisuutena;
 - kun kyseessä ovat osajärjestelmän tai kalustoyksikön liikennöintiin tehtävät muutokset: rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan olisi arvioitava, onko muutos merkittävä niiden turvallisuusjohtamisjärjestelmään nähden ja, mikäli muutos on merkittävä, niiden on arvioitava, kattaako turvallisuusjohtamisjärjestelmä kaikkien asianmukaisten riskien hallinnan vai onko turvallisuusjohtamisjärjestelmää tarpeen muokata;
 - kun kyseessä ovat osajärjestelmän tai kalustoyksikön kunnossapitoon tehtävät muutokset: rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan olisi arvioitava turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä käyttäen, onko muutos merkittävä, ja mikäli se on merkittävä, varmistettava, että kunnossapidosta vastaavien yksikköjen kunnossapitojärjestelmiä sekä rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan turvallisuusjohtamisjärjestelmää muokataan asianmukaisesti.
116. Kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi valvottava käytössä oleviin osajärjestelmiin tehtäviä muutoksia rataverkon haltijoiden turvallisuuslupien ja rautatieyritysten turvallisuustodistusten valvonnan kautta. Tätä varten kansallisten turvallisuusviranomaisten olisi valvottava, sovelletaanko suosituksen 115 a), b) ja c) kohtaa asianmukaisesti.
117. Suositus 2011/217/EY kumotaan.
- Tämä suositus on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 5 päivänä joulukuuta 2014.

Komission puolesta
Violeta BULC
Komission jäsen

⁽¹⁾ Katso erillinen ehdotus direktiivin 2008/57/EY liitteen V tarkistamisesta