EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2025
COM(2025) 384 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden alalla saavutetusta edistymisestä sekä Euroopan unionin rautatieviraston toiminnasta tässä yhteydessä

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden alalla saavutetusta edistymisestä sekä Euroopan unionin rautatieviraston toiminnasta tässä yhteydessä

Johdanto

Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa 11. toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797[1] 53 artiklassa edellytetään, että komissio antaa kertomuksen unionin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden alalla saavutetusta edistymisestä sekä Euroopan unionin rautatieviraston, jäljempänä 'virasto', toiminnasta tässä yhteydessä direktiivin voimaantulon jälkeen.

Tämä ensimmäinen kertomus kattaa 16. kesäkuuta 2016 ja 30. kesäkuuta 2024 välisen ajanjakson.

Lisäksi 53 artiklan 1 kohdassa todetaan, että kertomukseen sisältyy myös arvio VII luvun mukaisten rekisterien – eli eurooppalaisen kalustorekisterin, hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisen rekisterin (ERATV) ja infrastruktuurirekisterin (RINF) – täytäntöönpanosta ja käytöstä sekä analyysi 7 artiklassa mainituista tapauksista (eli yksittäisiä hankkeita koskevista tapauksista, joissa ei sovelleta yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE)).

Artiklassa myös kehotetaan komissiota tekemään analyysi V luvun soveltamisesta eli lupaviranomaisten, viraston ja/tai kansallisten turvallisuusviranomaisten päätöksistä, jotka koskevat rautatiekaluston markkinoille saattamista ja kiinteiden rautatielaitteiden käyttöönottoa, sekä viraston antamista hyväksynnöistä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) ratalaitehankkeille. Arvioinneissa keskitytään erityisesti yhteisen päätöksenteon helpottamiseksi tehtyjen viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisten yhteistyösopimusten toimintaan.

Viraston toimintaa ja rautatieturvallisuuden ja yhteentoimivuuden alalla saavutettua edistystä käsitellään yksityiskohtaisesti turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevissa kertomuksissa, jotka virasto julkaisee joka toinen vuosi Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta 11. toukokuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796[2] 35 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

Tässä kertomuksessa pyritään välttämään päällekkäisyyttä asetuksen (EU) 2016/796 82 artiklassa edellytettyjen arvioinnin ja kertomuksen kanssa. Niissä komissio arvioi viraston toimintaa ja kaksoisjärjestelmää, jonka mukaisesti kansalliset turvallisuusviranomaiset ja virasto myöntävät lupia, todistuksia ja hyväksyntöjä.

Jäsenvaltiot saattoivat direktiivin (EU) 2016/797 osaksi kansallista lainsäädäntöään kolmessa vaiheessa. Direktiivin 57 artiklan 1 kohdan mukaan toimenpiteet kyseisessä artiklassa

---

[1] EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/.

[2] EUVL L 138, 26.5.2016, s. 1., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/.

tarkoitettujen velvoitteiden noudattamiseksi olisi pitänyt hyväksyä viimeistään 16. kesäkuuta 2019. Direktiivin 57 artiklan 2 kohdassa jäsenvaltioille annettiin kuitenkin mahdollisuus pidentää määräaikaa 16. kesäkuuta 2020 asti, kun asiasta on ilmoitettu komissiolle ja virastolle. Osana covid-19-pandemian vuoksi toteutettuja hätätoimenpiteitä otettiin käyttöön ylimääräinen määräaika, 31. lokakuuta 2020, joka koski direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio tarkasti, olivatko jäsenvaltioiden ilmoitukset direktiivin (EU) 2016/797 saattamisesta osaksi niiden kansallista lainsäädäntöä täydellisiä. Täydellisyystarkastusten tulosten perusteella aloitettiin 13 rikkomusmenettelyä ilmoittamatta jättämisen perusteella. Useimpien jäsenvaltioiden ilmoitettua lisäsäädöksistä komissio päätti toukokuuhun 2025 mennessä 12 menettelyä 13:sta.

Vaatimustenmukaisuustarkastukset, jotka koskivat direktiivin (EU) 2016/797 saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, saatettiin päätökseen kuuden jäsenvaltion osalta, ja niihin liitettiin EU-Pilot-kyselylomakkeet, joihin annettuja vastauksia komissio parhaillaan arvioi. Muiden jäsenvaltioiden lainsäädännön vaatimustenmukaisuustarkastuksia tehdään parhaillaan, jotta voidaan arvioida vaatimusten noudattamista ja tarvetta käynnistää EU-Pilot-kyselyjä tai rikkomusmenettelyjä.

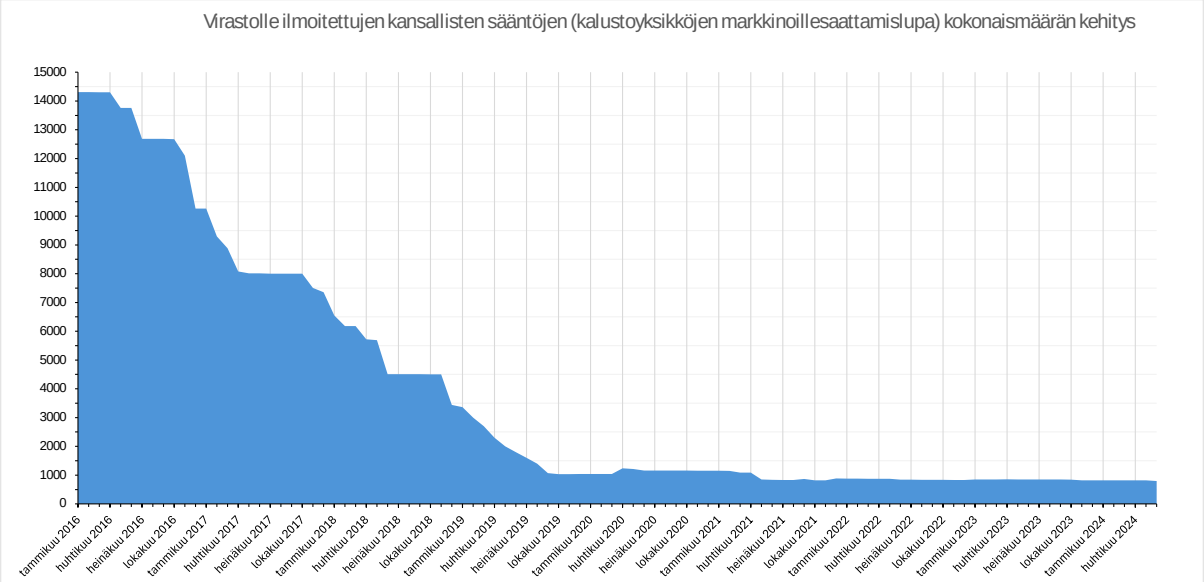
Komissio toteutti muiden toimintalinjojen kautta siirtymäkauden loppuun (31. lokakuuta 2020) mennessä laajoja kuulemisia asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa tätä ensimmäistä kertomusta varten.

1. Kansallisten sääntöjen poistaminen

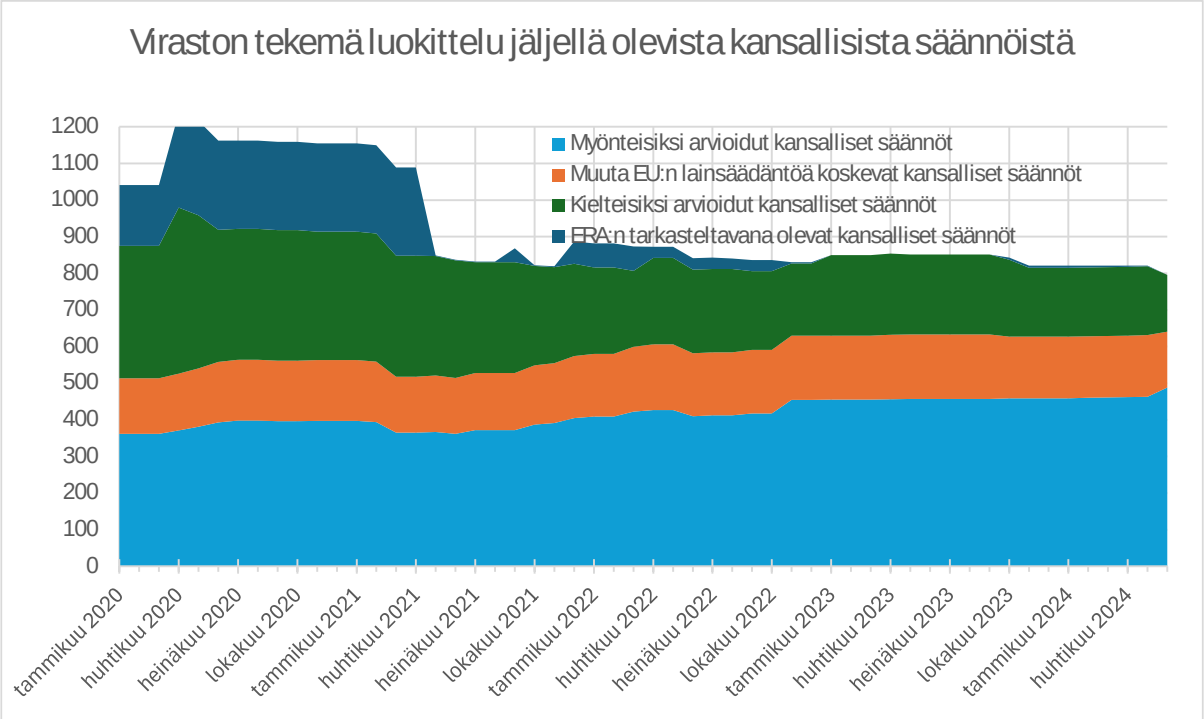
Kesäkuussa 2024 virasto laski, että jäsenvaltioissa oli edelleen 796 kansallista sääntöä, joita sovellettiin direktiivin (EU) 2016/797 14 artiklan nojalla, eli sääntöjä, jotka koskivat kalustoyksiköiden lupia ja kiinteitä laitteistoja EU:n jäsenvaltioissa (ja joista käytettiin aiemmin yhteistä nimitystä ”kansalliset tekniset säännöt”). Niiden määrä oli laskenut vuoden 2016 tammikuun 13 459:stä. Edistymistä kalustoyksikköjen lupia koskevien kansallisten sääntöjen poistamisessa vuodesta 2016 lähtien kuvataan kaaviossa Figure 1, ja yksityiskohtaiset tiedot edistymisestä vuodesta 2020 lähtien esitetään kaaviossa Figure 2. On huomattava, että kansallisten sääntöjen poistaminen on vasta alussa. Tämä tarkoittaa, että joidenkin maiden osalta virasto arvioi edelleen ensimmäisiä sääntöjä, joista on ilmoitettu direktiivin (EU) 2016/797 14 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti.

Kansallisista turvallisuussäännöistä – eli niistä, jotka otetaan huomioon viraston antaessa yhtenäisiä turvallisuustodistuksia – ilmoitetaan komissiolle ja virastolle direktiivin (EU) 2016/798[3] 8 artiklan mukaisesti, joten niitä ei käsitellä tässä yhteentoimivuutta koskevassa kertomuksessa.

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/798, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautateiden turvallisuudesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 102, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/).



Kaavio 1: Edistyminen kalustoyksikköjen lupia koskevien kansallisten sääntöjen poistamisessa tammikuun 2016 ja kesäkuun 2024 välisenä aikana (EU28, Yhdistynyt kuningaskunta mukana vuoden 2019 loppuun asti; lähde: ERA)



Kaavio 2: Kalustoyksikköjen lupia koskevien kansallisten sääntöjen puhdistus tammikuun 2020 ja kesäkuun 2024 välisenä aikana (EU27; lähde: ERA)

2. YTE:iden tarkistaminen vuonna 2023

Tällä hetkellä komission asetuksilla ja komission täytäntöönpanoasetuksilla on hyväksytty ja tarkistettu 11 YTE:tä. Nämä kolme toiminnallista ja kahdeksan rakenteellista YTE:tä

muodostavat rautatieosajärjestelmien teknisen sääntelykehyksen. Toiminnalliset YTE:t kattavat käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan (OPE[4]), henkilöliikenteen telemaattiset (eli tietokone- tai tietokoneistetut) sovellukset (TAP[5]) ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (TAF[6]). Rakenteelliset YTE:t kattavat infrastruktuurin (INF[7]), energian (ENE[8]), rautatietunneleiden turvallisuuden (SRT[9]), esteettömyyden vammaisten henkilöiden ja liikkumisesteiden henkilöiden kannalta (PRM[10]), veturit ja henkilöliikenteen liikkuvan kaluston (LOC&PAS[11]), tavaravaunut (WAG[12]), liikkuvan kaluston melun (NOI[13]) sekä ohjauksen, hallinnan ja merkinannon (CCS[14]).

---

4 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/773, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää käyttötoiminta ja liikenteen hallinta koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2012/757/EU kumoamisesta (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/).

5 Komission asetus (EU) N:o 454/2011, annettu 5 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 123, 12.5.2011, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/).

6 Komission asetus (EU) N:o 1305/2014, annettu 11 päivänä joulukuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevaa osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) N:o 62/2006 kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 438, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/).

7 Komission asetus (EU) N:o 1299/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän infrastruktuuriosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/).

8 Komission asetus (EU) N:o 1301/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, unionin rautatiejärjestelmän energiaosajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 179, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/).

9 Komission asetus (EU) N:o 1303/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän rautatietunneleiden turvallisuutta koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/).

10 Komission asetus (EU) N:o 1300/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden esteetöntä pääsyä Euroopan unionin rautatiejärjestelmään koskevista yhteentoimivuuden teknisistä eritelmistä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/).

11 Komission asetus (EU) N:o 1302/2014, annettu 18 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/).

12 Komission asetus (EU) N:o 321/2013, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2013, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto – tavaraliikenteen vaunut koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja komission päätöksen 2006/861/EY kumoamisesta (EUVL L 104, 12.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/).

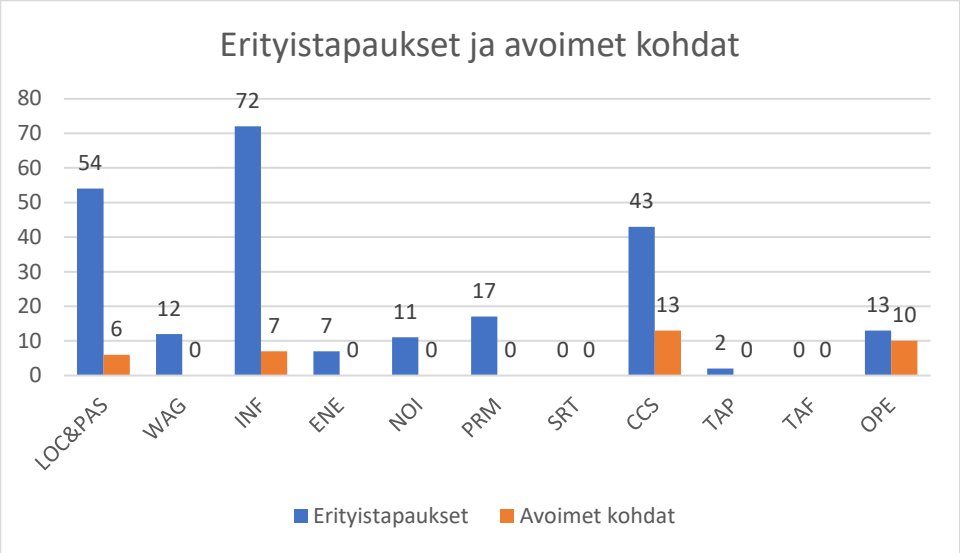
13 Komission asetus (EU) N:o 1304/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää liikkuva kalusto – melu koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä, päätöksen 2008/232/EY muuttamisesta ja päätöksen 2011/229/EU kumoamisesta (EUVL L 356, 12.12.2014, s. 421, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/).

14 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1695, annettu 10 päivänä elokuuta 2023, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) 2016/919 kumoamisesta (EUVL L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/).

Kesäkuusta 2016 lähtien YTE:iden merkittäviä tarkistuskierroksia on ollut kaksi. Lisäksi virastoa pyydettiin laajojen sidosryhmien kuulemisten jälkeen, elokuussa 2024, antamaan suosituksia tulevista YTE:iden tarkistuksista (myös suunnitelma tulevista YTE:iden tarkistuskierroksista vuoteen 2030 saakka uusia teknologioita koskevien YTE:iden valmistelemiseksi), puuttumaan avoimiksi jääneisiin kohtiin, joihin sovelletaan yhä kansallisia sääntöjä, tai lisäämään alueita, joita aiemmat YTE:iden versiot eivät ole riittävästi kattaneet.

Vuonna 2019 kaikki YTE:t tarkistettiin[15] neljännen rautatiepaketin mukaisiksi. Vain käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevaan YTE:hen tehtiin perusteellisempi tarkistus.

Vuonna 2023 tarkistettiin kahdeksaa YTE:tä yhteentoimivuuden parantamiseksi. Lisäksi komission asetus ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevasta YTE:stä laadittiin uudelleen ja komission asetuksia vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevasta YTE:stä, tavaravaunuja koskevasta YTE:stä, käyttötoiminnan ja liikenteen hallintaa koskevasta YTE:stä, infrastruktuuria koskevasta YTE:stä, energiaa koskevasta YTE:stä ja esteettömyyttä vammaisten henkilöiden ja liikkumisesteisten henkilöiden kannalta koskevasta YTE:stä muutettiin. Kaaviossa Figure 3 esitetään yhteenveto erityistapauksista ja kohdista, jotka ovat näiden tarkistusten jälkeen yhä avoimia.



Kaavio 3: Erityistapaukset ja avoimet kohdat kunkin YTE:n osalta 30. kesäkuuta 2024

a. Vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskeva YTE, tavaravaunuja koskeva YTE, melua koskeva YTE sekä ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskeva YTE

- Matkustajavaunujen yksilöllinen lupa

Vuonna 2023 hyväksyttiin myös matkustajavaunuja koskevat säännökset, jotka vastaavat tavaravaunujen nykyistä Euroopan laajuista yhtenäistä lupamenettelyä. Niissä vahvistetaan YTE:n vaatimukset, joiden mukaisesti virasto voi myöntää kalustoyksikkölupia ilman, että sen

[15] Kaikkia YTE:itä koskeva kronologinen taulukko on saatavilla osoitteessa https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. Se sisältää yksityiskohtaiset tiedot komission täytäntöönpanoasetuksista, joilla yksi tai useampi YTE saatetaan ajan tasalle.

tarvitsee tehdä yhteistyötä kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa, ellei muita kansallisia sääntövaatimuksia tarvitse arvioida. Sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevat vaatimukset sisällytettiin komission asetukseen vetureita ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevasta YTE:stä. Sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevien vaatimusten yhdenmukaistamiseksi ja hyväksynnän yksinkertaistamiseksi edelleen komission asetuksessa ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevasta YTE:stä kehotetaan jäsenvaltioita ilmoittamaan virastolle kaikkien asennettujen radanvarren junanilmaisimien eritelmistä.

- Tavaravaunujen suistumisen havaitseminen ja estäminen

Komission asetuksiin vetureja ja henkilöliikenteen liikkuvaa kalustoa koskevasta YTE:stä ja tavaravaunuja koskevasta YTE:stä lisättiin vaatimuksia junan suistumisen havaitsemiseen ja estämiseen liittyvistä toiminnoista tällaisilla tekniikoilla varustettujen kalustoyksikköjen osalta. Tämä auttaa parantamaan rautateiden turvallisuutta estämällä kalustoyksikön suistumisen tai lieventämällä sen seurauksia.

- Komposiittijarruanturoiden melurajat ja melun arviointi yhteentoimivuuden osatekijän tasolla

Komission asetuksessa melua koskevasta YTE:stä asetetaan rajoituksia junien seisonta-, liikkeellelähtö- ja ohiajomelulle sekä melulle ohjaamon sisällä. Siinä vahvistettiin myös komposiittijarruanturoiden akustisen suorituskyvyn arviointimenetelmät melupäästöjen vähentämiseksi edelleen direktiivin 2002/49/EY[16] mukaisesti.

- Kehys ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevan YTE:n eritelmämuutosten hallinnalle (virheiden korjaaminen, eritelmäkokonaisuuden laatiminen, kattavan toimituksen varmistaminen)

Yhdenmukaistamisen ja yhteentoimivuuden edistämiseksi eurooppalaisen ohjaus-, hallinta- ja merkinantojärjestelmän avulla komission asetuksessa ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevasta YTE:stä otettiin käyttöön erityisiä siirtymäjärjestelyjä virheiden korjaamiseksi. Versionhallinnan rinnalle otettiin käyttöön periaate, jonka mukaan on laadittava yksittäinen eritelmäkokonaisuus, joka sisältää mukautukset olemassa oleviin uudempiin versioihin. Lisäksi mahdollisuus täyttää ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskeva YTE vain osittain poistettiin ja korvattiin erityisillä siirtymäjärjestelyillä.

- Ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevan YTE:n parannukset (ATO-, FRMCS- ja DAC-valmius) ja järjestelmäversiot

Rautatieliikenteen digitalisaation edistämiseksi komission asetukseen ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevasta YTE:stä lisättiin nykyiset automaattisen junanhallinnan eritelmät (ATO) sekä tulevaisuuden rautatien viestintäjärjestelmän (FRMCS) liitäntöjen eritelmät. Lisäksi asetettiin vaatimuksia, joita on tarkoitus noudattaa siirtymäkaudella ja jotka nopeuttavat tulevaisuudessa käytettävien eritelmien käyttöönottoa (kattava FRMCS-eritelmäkokonaisuus, digitaalista automaattikytkentää (DAC) koskevat eritelmät).

---

[16] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/49/EY, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2002, ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EYVL L 189, 18.7.2002, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

b. Käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskeva YTE

- Viestinnän digitalisointi

Tarkistuksessa määriteltiin rataverkon haltijoiden (IM) ja rautatieyritysten (RU) väliset digitaaliset viestintävälineet eli reittiyhteensopivuuden tarkastukset, reittikirjat ja sääntökirjat. Lisäksi käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevasta YTE:stä annetussa komission asetuksessa määritettiin asiaan liittyvät täytäntöönpanon määräajat.

Elokuussa 2024 virastoa pyydettiin täsmentämään muussa viestinnässä käytettäviä digitaalisia välineitä. Sillä välin vuodeksi 2025 suunnitellussa henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden tarkistuksessa määritetään myös kapasiteetin hallintaan, liikenteen hallintaan ja junan valmisteluun käytettävät digitaaliset viestintävälineet.

- Eurooppalaisen junakulunvalvontajärjestelmän (ETCS) liikennöintisäännöt, radan merkit ja eurooppalaiset ohjeet

Ilman luokan B järjestelmiä ja radanvarren opastimia harjoitettavaan ETCS-tasojen 2 ja 3 radiopohjaiseen toimintaan liittyviä liikennöintisääntöjä yhdenmukaistettiin edelleen. Muutoksilla otettiin käyttöön uusia liikennöintisääntöjä sekä muita sääntöjä, joilla täydennetään nykyisiä sääntöjä.

Asiassa tehtiin tiivistä yhteistyötä yhdenmukaistettujen radan merkkien (vanhojen optimoitujen ja uusien lisättyjen) standardointiryhmien kanssa. Uudet, yhdenmukaistetut radan merkit sisällytettiin käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevan YTE:n asiaa koskeviin liikennöintisääntöihin, joista käy ilmi, miltä osin radan merkkejä ei ole vielä määritelty.

Unionin ohjeen muutoksella pyrittiin ottamaan huomioon alan tarpeet.

c. Infrastruktuuria ja energiaa koskevat YTE:t

- Infrastruktuuri

Kiinteitä laitteita (erityisesti energiaa ja infrastruktuuria) koskevien YTE:iden soveltamisalaa laajennettiin. Jos toteutetaan parannuksia, joille on asetettu suorituskykykriteeri, näitä YTE:itä on nyt noudatettava kaikilta osin sillä maantieteellisellä alueella, jolla parannuksia tehdään. Aiempi vaatimusten noudattamista koskeva velvoite oli vain osittainen eikä edellyttänyt tätä. Kyseisen toimenpiteen tarkoituksena on nopeuttaa rautatieinfrastruktuurin saattamista YTE:n vaatimusten mukaiseksi ja auttaa parantamaan rautatieverkkojen yhteentoimivuutta, millä vältetään junaliikenteelle ketjuvaikutuksena mahdollisesti aiheutuvia rajoituksia.

Energiaa koskevaan YTE:hen sisällytettiin muita säännöksiä ajoakkujen lataamisen ja useiden virroittimien käytön mahdollistamiseksi.

d. Esteettömyyttä vammaisten henkilöiden ja liikkumisesteiden henkilöiden kannalta koskeva YTE

Vuonna 2023 palautettiin vaatimus, jonka mukaan ilmoitettujen laitosten on tehtävä infrastruktuuriosajärjestelmien tarkastuskäyntejä paikan päällä sen varmistamiseksi, että YTE,

joka koskee esteettömyyttä vammaisten henkilöiden ja liikkumisesteisten henkilöiden kannalta, on pantu asianmukaisesti täytäntöön.

Myös kyseistä YTE:tä koskevassa komission asetuksessa vahvistettuihin liikennöintisääntöihin tehtiin muutoksia: esimerkiksi jos jotakin palvelua tarjotaan vain sellaisessa junan osassa, johon pyörätuolin käyttäjät eivät pääse, sitä on tarjottava pyörätuolin käyttäjille pyörätuolitilassa ilman lisämaksua, ellei palvelun tarjoaminen kyseisessä tilassa ole mahdotonta. Liikkuvan kaluston osajärjestelmien osalta otettiin käyttöön junanoven paikannussignaali vaihtoehtona junan ulkopuolella kuuluvalle oven avautumisesta ilmoittavalle signaalille. Toinen innovaatio on mahdollisuus luopua oven sulkeutumisen merkkiäänestä, kun käytössä on vaihtoehtoja (esimerkiksi valotunnistimet tai reuna-alueiden paineentunnistimet), joilla voidaan vähentää junan matkustajien ja miehistön loukkaantumisriskiä.

Lisäksi tekstiin lisättiin junassa kuljetettavan yhteentoimivan pyörätuolin määritelmä. Määritelmässä kuvataan pyörätuolin ominaisuudet, joiden ansiosta matkustaja voi hyödyntää kunnolla pyörätuolin käyttäjille suunnitellun liikkuvan kaluston kaikkia ominaisuuksia.

e. Yhdistetyt kuljetukset

Useita YTE:itä muutettiin yhdistettyjen kuljetusten osalta.[17] Näillä muutoksilla, jotka helpottavat ratojen tunnistamista (infrastruktuuria koskeva YTE) komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/777[18] mukaisesti ja koskevat vaunuja ja intermodaalisia lastausyksiköitä, vahvistetaan yhdistettyjä kuljetuksia koskevat yhteiset, yhdenmukaistetut säännöt.

Komission asetus tavaravaunuja koskevasta YTE:stä sisältää yleisen vaatimuksen intermodaalisten lastausyksiköiden kiinnittämiseen tarkoitetuista laitteista, joilla varmistetaan, että yksiköt kiinnitetään kuljetuksen ajaksi asianmukaisesti, jotta ne eivät katoa tai vahingoitu.

Komission asetuksella käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevasta YTE:stä otettiin käyttöön reittiyhteensopivuuden tarkastuksia koskevat säännöt ja niihin liittyvät liikennöintisäännöt, joilla varmistetaan, että yhdistetyt kuljetukset sujuvat turvallisesti ja tehokkaasti.

Muutoksilla pyritään yleisesti helpottamaan yhdistettyjä kuljetuksia asettamalla läpinäkyvät säännöt ja vaatimukset ratojen, vaunujen ja intermodaalisten lastausyksiköiden tunnuksille sekä yhdistettyjen kuljetusten toiminnalle. Tämä auttaa parantamaan yhdistettyjen kuljetusten toiminnan tehokkuutta ja turvallisuutta sekä vähentämään liikenteenharjoittajien hallinnollista taakkaa.

---

[17] Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/).

[18] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/777, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880/EU kumoamisesta (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

3. Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden mukaisten tehtävien täytäntöönpano

Rautatieliikenteen telemaattisten sovellusten käyttöönotto on keskeistä paperitonta rautatieliikennettä koskevan tavoitteen saavuttamiseksi.

Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden tarkistus on määrä saattaa päätökseen vuonna 2025. Näin varmistetaan tavara- ja henkilöliikenteen yhteisten näkökohtien välinen johdonmukaisuus yhteisen telematiikkaa koskevan YTE:n mukaisesti, joka tukee tietojen yhteiskäyttöä seuraavien seikkojen osalta:

1) kapasiteetin ja liikenteen hallinta sekä junien valmistelu
2) tavaravaunujen ja niiden lastin hallinta
3) lipunmyynti ja matkustajatiedot.

Lisäksi tavoitteena on vahvistaa viraston roolia telemaattisista järjestelmistä vastaavana viranomaisena sekä mahdollistaa telematiikkaa koskevasta YTE:stä annettavan tulevan asetuksen täytäntöönpano soveltamalla täytäntöönpanon määräaikoja ja viraston valvomaa seuranta- ja vaatimustenmukaisuuden arviointikehystä.

Oikeudellisesti sitovien täytäntöönpanomääräaikojen asettamista odotettaessa perustan telematiikkatoimintojen toteuttamiselle sektoritasolla muodostavat yleissuunnitelmat. Vuonna 2013 annetuissa henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n[19] ja tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevan YTE:n[20] yleissuunnitelmissa todetaan, että täytäntöönpano oli määrä saattaa päätökseen edellä olevan 3 kohdan osalta vuoteen 2020 mennessä sekä 1 ja 2 kohdan osalta vuoteen 2021 mennessä.

Asetuksen (EU) 2016/796 23 artiklassa edellytetään, että virasto auttaa komissiota seuraamaan telemaattisia sovelluksia koskevien eritelmien käyttöönottoa. Näin ollen virasto laatii ja julkaisee vuotuisen edistymiskertomuksen henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevista YTE:istä annetuissa komission asetuksissa säädettyjen tehtävien täytäntöönpanosta. Tätä kertomusta varten tehty kapasiteettiin ja liikenteen hallintaan liittyvien keskeisten tehtävien täytäntöönpanon seuranta käy ilmi taulukosta Table 1. Rataverkon haltijoita (IM), tavaraliikenteen rautatieyrityksiä (F-RU) ja henkilöliikenteen rautatieyrityksiä (P-RU) koskevat täytäntöönpanoluvut ovat peräisin viraston vuoden 2023 tilanneraporteista[21], jotka koskevat tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden täytäntöönpanoa.

Sovellettavien tavara- ja henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden yleissuunnitelmien mukaan kapasiteetin hallintaa tukevien tehtävien täytäntöönpanon

---

19 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

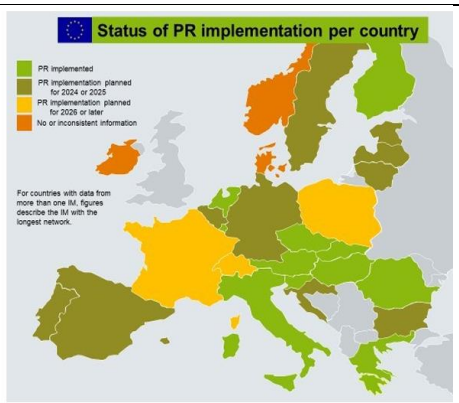
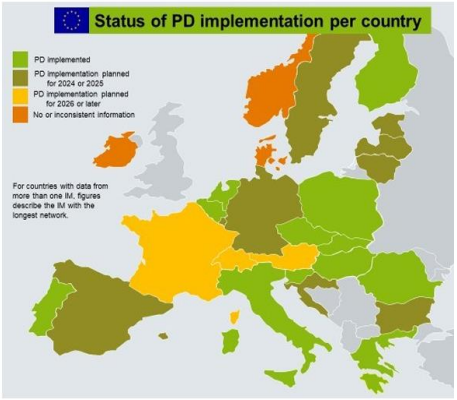
20 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

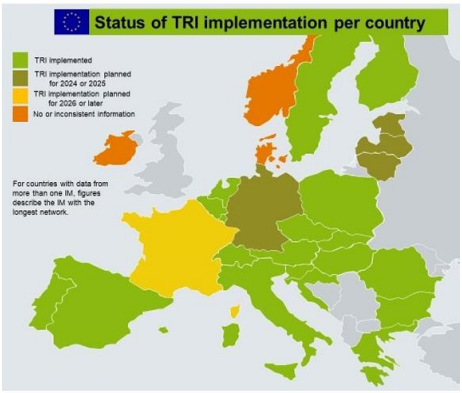
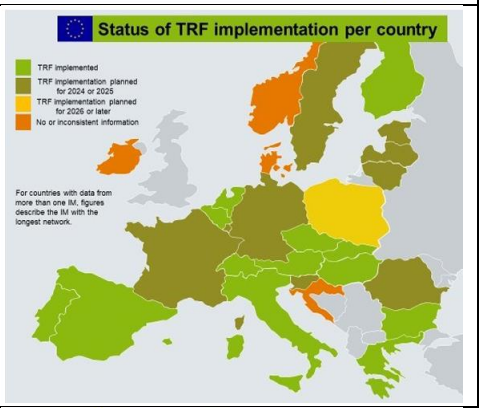
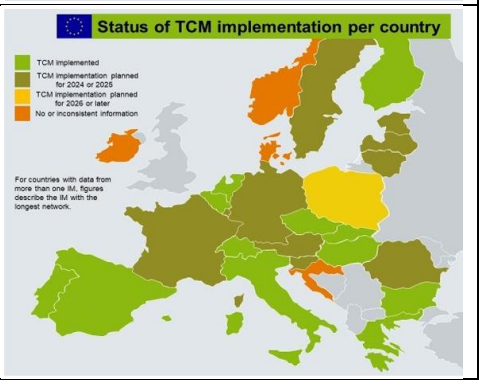
21 Viraston vuoden 2023 tilanneraportit tavara- ja henkilöliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevien YTE:iden täytäntöönpanosta: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

tavoitemääräajat olivat rataverkon haltijoiden ja tavaraliikenteen rautatieyritysten osalta vuosi 2017 ja henkilöliikenteen rautatieyritysten osalta vuosi 2018.

Taulukko 1: Kapasiteettiin ja liikenteen hallintaan liittyvien keskeisten tehtävien täytäntöönpano

Selite kaikkiin karttoihin, joissa esitetään täytäntöönpanotilanne maakohtaisesti: i) vihreä – pantu täytäntöön, ii) tummanvihreä – täytäntöönpano suunniteltu vuodeksi 2024 tai 2025, iii) keltainen – täytäntöönpano suunniteltu vuodeksi 2026 tai myöhemmin, iv) punainen – ei tietoa tai tiedot epäjohdonmukaisia. Jos maassa on useampi kuin yksi rataverkon haltija, tiedot koskevat sitä rataverkon haltijaa, jolla on pisin verkko.

	Täytäntöönpanon edistyminen	**Rataverkon haltijoita koskeva täytäntöönpanoennuste**
Kapasiteetin hallinta		
Reitin käyttö-oikeutta koskeva pyyntö (PR)	IM: 43 % toteutunut RU-F: 35 % toteutunut RU-P: 41 % toteutunut	
Reitin tiedot (PD)	IM: 51 % toteutunut RU-F: 43 % toteutunut RU-P: 47 % toteutunut	

	Täytäntöönpanon edistyminen	Täytäntöönpanoennuste
	Liikenteen hallinta	
Junan kulkutiedot (TRI)	IM: 61 % toteutunut RU-F: 51 % toteutunut RU-P: 56 % toteutunut	
Junaennuste-tiedot (TRF)	IM: 49 % toteutunut RU-F: 38 % toteutunut RU-P: 40 % toteutunut	
Junan kokoonpano (TCM)	IM: 53 % toteutunut RU-F: 48 % toteutunut RU-P: 48 % toteutunut	

Vaikka järjestelmälliset viivästykset ovat vaikuttaneet täytäntöönpanoon, on korostettava, että viraston vuoden 2022 kyselytutkimuksessa kerätyt rataverkon haltijoiden sitoumukset tuovat esiin, että suurin osa kapasiteetin ja liikenteen hallintaa tukevista tehtävistä oli määrä panna täytäntöön ja saattaa päätökseen vuosien 2024 ja 2025 aikana eli ajoissa aikataulukauteen 2026 nähden.

4. Rekistereiden täytäntöönpano (eurooppalainen kalustorekisteri, ERATV, RINF)

a. Eurooppalainen kalustorekisteri

Sen varmistamiseksi, että yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella liikennöivät rautatiekalustoyksiköt ja niiden historia ovat jäljitettävissä, direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklalla otettiin käyttöön erityisiä kalustorekistereitä. Direktiivissä edellytetään, että

jokainen jäsenvaltio pitää kansallista kalustorekisteriä ja asettaa sen asiaankuuluvien sidosryhmien, myös viraston, saataville. Komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2018/1614[22] vahvistetaan eurooppalaisen keskitetyn virtuaalisen kalustorekisterin korvaavaa eurooppalaista kalustorekisteriä koskevat eritelmät. Tämä tarkoittaa, että virasto säilyttää nyt kalustoyksiköiden rekisteröintitietoja keskitetysti sen sijaan, että käytössä olisi hajautettuja kansallisia kalustorekisterejä, joihin pääsee käyttämällä viraston tarjoamaa yhteistä haku- ja käännöskonetta. Tähän ratkaisuun liittyy useita etuja, sillä se on teknisesti yksinkertaisempi ja vähentää hallinnollista kuormaa. Samalla se parantaa tietojen saatavuutta ja laatua poistamalla päällekkäiset kirjaukset.

Eurooppalaisen kalustorekisterin täysi toiminta alkoi marraskuussa 2021. Siihen osallistuvista 25 jäsenvaltiosta 17 jäsenvaltiota[23] ja Norja siirtyivät 25. kesäkuuta 2024 mennessä eurooppalaisesta keskitetystä virtuaalisesta kalustorekisteristä keskitetysti hallinnoituun eurooppalaiseen kalustorekisterijärjestelmään. Ranska käyttää eurooppalaista kalustorekisteriä, mutta sen tietoja ei säilytetä keskitetysti. Tätä silmällä pitäen ja toiminnan jatkuvuuden takaamiseksi eurooppalaisen keskitetyn virtuaalisen kalustorekisterin säännöllistä käyttöä jatketaan, kunnes tietojen siirto on saatu päätökseen. Eurooppalaiseen keskitettyyn virtuaaliseen kalustorekisteriin tai eurooppalaiseen kalustorekisteriin on kirjattu yhteensä yli 1,2 miljoonaa kalustoyksikköä (sisältää kaikki kalustoyksiköt, joiden käyttöoikeus on voimassa tai keskeytetty tai jotka on poistettu käytöstä).

Taulukossa 2 esitetään kalustotyypeittäin yleiskatsaus kalustoyksiköistä, joiden rekisteröinnin tila eurooppalaisessa keskitetyssä virtuaalisessa kalustorekisterissä tai eurooppalaisessa kalustorekisterissä on voimassa tai aktiivinen (tiedot haettu kesäkuussa 2024). Eurooppalaisessa keskitetyssä virtuaalisessa kalustorekisterissä tai eurooppalaisessa kalustorekisterissä olevien kalustoyksiköiden odotetaan muodostavan vähintään 80 prosenttia kalustosta.

Taulukko 2: Eurooppalaiseen keskitettyyn virtuaaliseen kalustorekisteriin tai eurooppalaiseen kalustorekisteriin kirjatut kalustoyksiköt, joiden rekisteröinti on voimassa (kesäkuu 2024)

Kalustoluokka	**Kalustoyksiköiden lukumäärä (voimassa oleva rekisteröinti)**
Vetoyksiköt – dieselveturi	11 287
Vetoyksiköt – dieselvaihtoveturi	6 108
Vetoyksiköt – sähköveturi	14 623
Vetoyksiköt – sähkövaihtoveturi	602
Vetoyksiköt – dieselmoottorijuna	17 285

[22] Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2018/1614, annettu 25 päivänä lokakuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettuja kalustorekistereitä koskevista eritelmistä sekä komission päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta ja kumoamisesta (EUVL L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/).

[23] Belgia, Bulgaria, Tšekki, Kreikka, Italia, Latvia, Liettua, Luxemburg, Alankomaat, Itävalta, Puola, Portugali, Romania, Slovenia, Slovakia, Suomi ja Ruotsi.

Vetoyksiköt – sähkömoottorijuna (pois lukien suurnopeusjuna)	58 982
Vetoyksiköt – sähkömoottorijuna (suurnopeusjuna)	13 487
Vetoyksiköt – sekalaiset	6 895
Vetoyksiköt – erikoiskalustoyksikkö	18 316
Vetoyksiköt – erikoisvaunu	2 540
Vaunu	637 260
Vedettävät matkustajavaunut – kotimaan liikenteeseen tarkoitetut kalustoyksiköt	30 855
Vedettävät matkustajavaunut – ilmastoidut ja paineilmatiiviit kalustoyksiköt	4 834
Vedettävät matkustajavaunut – huoltokalustoyksiköt	10 371
Kaikki yhteensä	**833 445**

Lähde: eurooppalainen keskitetty virtuaalinen kalustorekisteri tai eurooppalainen kalustorekisteri

Kuten muissakin viraston rekistereissä, tietojen luotettavuus riippuu siitä, kuinka tarkkoja, täydellisiä ja ajantasaisia annetut tiedot ovat. Tämä on erityisen tärkeää, kun tietoja linkitetään tai täsmäytetään useista rekistereistä.

b. Hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri (ERATV)

Direktiivin (EU) 2016/797 48 artiklan mukaan ERATV-rekisteri[24] sisältää tiedot hyväksytyistä kalustoyksikkötyypeistä. Sen yhteiset tekniset eritelmät vahvistetaan komission täytäntöönpanopäätöksessä 2011/665/EU[25] hyväksyttyjen raideliikenteen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä. Viraston ylläpitämä ERATV aloitti toimintansa tammikuussa 2013. ERATV:n tiedot ovat julkisesti saatavilla, kun lupaviranomainen (kansalliset turvallisuusviranomaiset tai virasto) on toimittanut ne.

ERATV on tarkoitettu käytettäväksi yhdessä muiden rekistereiden ja tietokantojen kanssa, erityisesti eurooppalaisen kalustorekisterin (tämän kertomuksen 4 kohdan a alakohta) ja RINF:n (tämän kertomuksen 4 kohdan c alakohta) kanssa. Kun kalustoyksikkö rekisteröidään kalustorekisteriin, on ilmoitettava sen hyväksytyn kalustoyksikkötyypin (tai -version tai -variantin) ERATV-tunnistetiedot (tyyppitunnus), jonka mukainen kalustoyksikkö on, jos ne ovat saatavilla. Tämän tyyppitunnuksen avulla kalustoyksikön tekniset ominaisuudet voidaan hakea ERATV:stä.

ERATV:ssä on yli 6 000 tyyppihyväksyntää. Kuten muissakin viraston rekistereissä, tietojen luotettavuus riippuu siitä, kuinka ajantasaisia ja täydellisiä annetut tiedot ovat. Virasto ei vastaa ERATV:hen toimitetuista eikä ERATV:ssä julkaistuista tiedoista. Tietojen laadun odotetaan olevan korkea, koska annetut tiedot tarkastetaan kalustoyksikön lupamenettelyjen aikana.

---

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

[25] Komission täytäntöönpanopäätös, annettu 4 päivänä lokakuuta 2011, hyväksyttyjen raideliikenteen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä (EUVL L 264, 8.10.2011, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/).

c. Infrastruktuurirekisteri (RINF)

Infrastruktuurirekisterin päätarkoituksena on asettaa EU:n rautatieinfrastruktuuriverkon ominaisuudet saataville viitetietokannan muodossa. Infrastruktuurirekisteri on siksi tärkein tietotekninen väline, jolla kuvataan rautatieverkkojen ominaisuuksia ja valmiuksia kaikkialla Euroopassa. Siitä säädetään direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa ja komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/777[26]. RINF:n taustalla oleva tietokoneistettu yhteinen käyttöliittymä eli CUI yksinkertaistaa infrastruktuuritietopyyntöjä ja on ollut julkisesti saatavilla maaliskuusta 2015 lähtien.[27]

Vuoden 2024 alkuun mennessä tietokantaan oli tallennettu ainakin yksi tekninen parametri noin 92 prosentille jäsenvaltioiden[28] rautatieverkoista. Tietyt parametrit ovat olleet pakollisia rataosuuksille ja toiminnallisille pisteille 1. tammikuuta 2021 alkaen, ja niistä on nyt valmiina 78 ja 83 prosenttia.

Muiden tietokantojen tapaan rekisterin hyödyllisyys riippuu siitä, kuinka täydellisiä sen sisältämät tiedot ovat.

Infrastruktuurirekisterin tietojen luotettavuus riippuu rataverkon haltijoiden vastuulla olevien syöttötietojen tarkkuudesta, jossa on havaittu vaihtelua. Tietojen tarkkuus olisi kuitenkin ratkaisevan tärkeää, jotta tietokanta voi olla tehokas (investointien tuotto) ja jotta rautatieyritykset voivat täyttää velvoitteensa esimerkiksi tarkastaessaan kalustoyksikköjen ja reittien yhteensopivuutta ja kootessaan reittikirjoja.

5. YTE:n soveltamatta jättämistä koskevat tapaukset

Komissio vastaanotti EU:n jäsenvaltioilta[29] ja Norjalta 16. kesäkuuta 2016 ja 30. kesäkuuta 2024 välisenä aikana 273 pyyntöä YTE:n säännösten soveltamatta jättämisestä. Kaaviossa 1 esitetään näiden tapausten jakautuminen vuosikohtaisesti. Direktiivin (EU) 2016/797 hyväksymistä edeltävinä seitsemänä (täytenä) kalenterivuotena eli vuosina 2009–2015 toimitettiin 102 pyyntöä soveltamatta jättämisestä. Hyväksymisen jälkeisten seitsemän (täyden) kalenterivuoden aikana niiden määrä yli kaksinkertaistui, sillä vuosina 2017–2023 pyyntöjä jätettiin 228. Samana ajanjaksona niiden pyyntöjen määrä, joita perusteltiin pitkälle edenneellä hankkeella, yli kaksinkertaistui (80:stä 169:ään), kun taas taloudellisella elinkelpoisuudella perusteltujen pyyntöjen määrä nelinkertaistui (12:sta 51:een – ks. kaavio Figure 4). Lisäksi ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevaan YTE:hen liittyvien pyyntöjen

---

[26] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/777, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, rautatieinfrastruktuurirekisteriä koskevista yhteisistä eritelmistä ja täytäntöönpanopäätöksen 2014/880/EU kumoamisesta (EUVL L 139 I, 27.5.2019, s. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

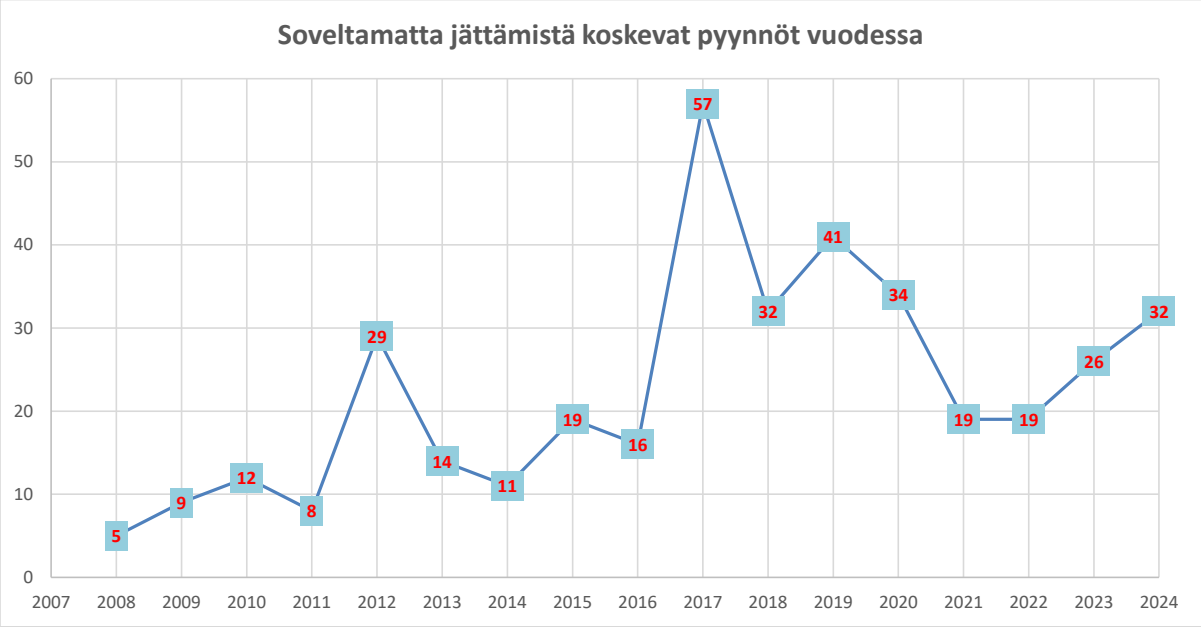
[27] https://data-interop.era.europa.eu.

[28] EU27 lukuun ottamatta Irlantia; Euroopan unionin rautatievirasto, ”Report on railway safety and interoperability in the EU 2024”, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024 (https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343).

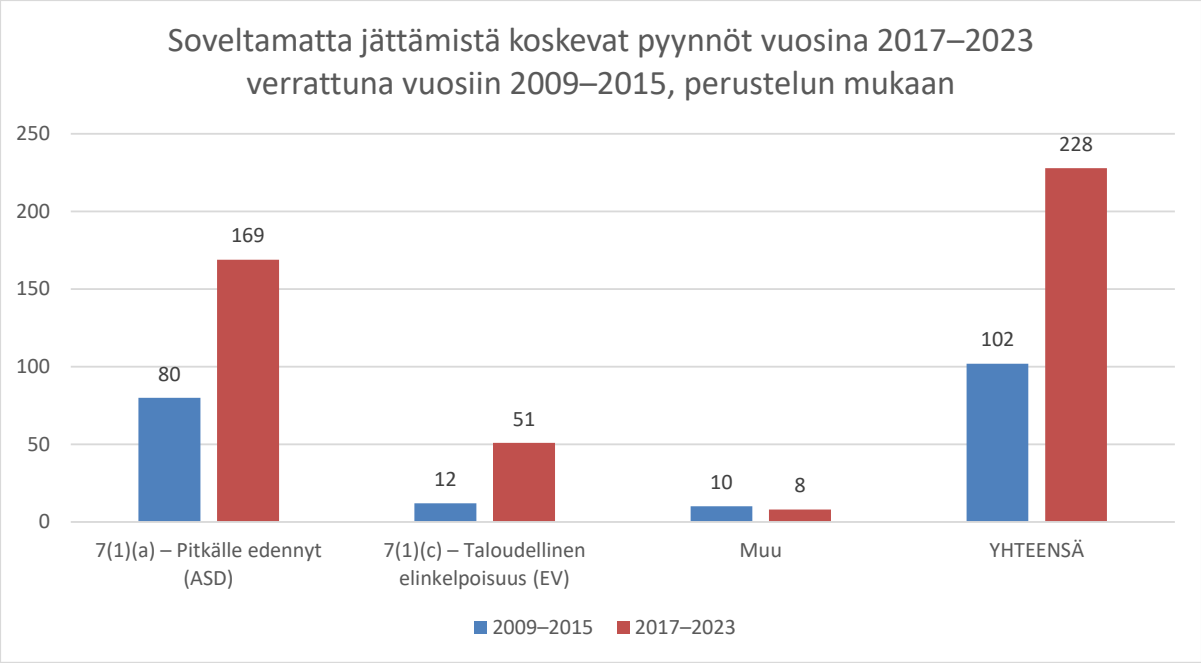
[29] Mukana Yhdistynyt kuningaskunta vuoteen 2021 saakka. Luvuissa esitetään koko vuoden 2016 luvut. Näistä 16:sta soveltamatta jättämistä koskevasta pyynnöstä kolme vastaanotettiin ennen neljännen rautatiepaketin voimaantuloa.

määrä kasvoi kuusinkertaiseksi (25:stä 163:een) samalla ajanjaksolla (kaavio Figure 5). Tämä kasvu lisäsi huomattavasti komission yksiköiden ja viraston työmäärää, joka johtui taloudellisella elinkelpoisuudella perusteltujen hakemusten ja pyyntöjen käsittelystä ja liittyi komission täytäntöönpanopäätöksiin.

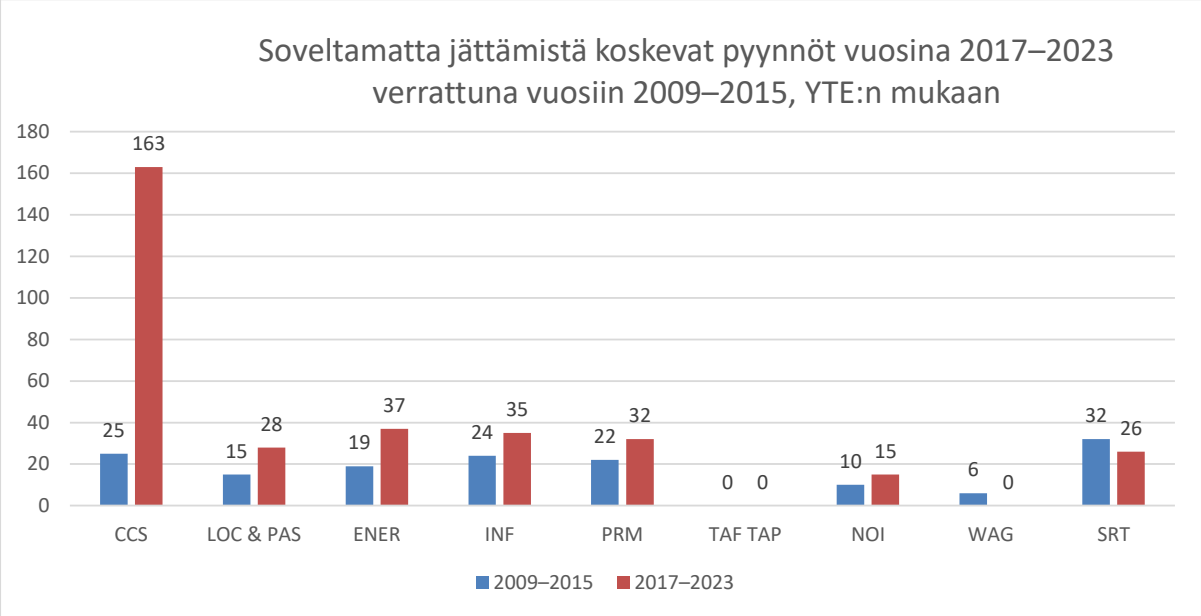
Direktiivin (EU) 2016/797 hyväksymisen jälkeen useimmat tapaukset ovat koskeneet ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevan YTE:n osien soveltamatta jättämistä (kaavioFigure 6). Tapausten kokonaismäärä, ohjaukseen, hallintaan ja merkinantoon liittyvien pyyntöjen määrä ja pitkälle edenneellä hankkeella perusteltujen pyyntöjen (kaavio Figure 7) määrä kasvoivat ja saavuttivat huippunsa vuosina 2017, 2019 ja 2024. Tämä tapahtui samaan aikaan, kun neljäs rautatiepaketti hyväksyttiin vuonna 2016 ja tärkeimmät YTE:itä koskevat paketit hyväksyttiin vuosina 2019 ja 2023. Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt vaihtelevat jäsenvaltioittain (kaavio Figure 8), mikä johtuu vain osaksi siitä, että kansalliset rautatieverkot ovat erikokoisia.



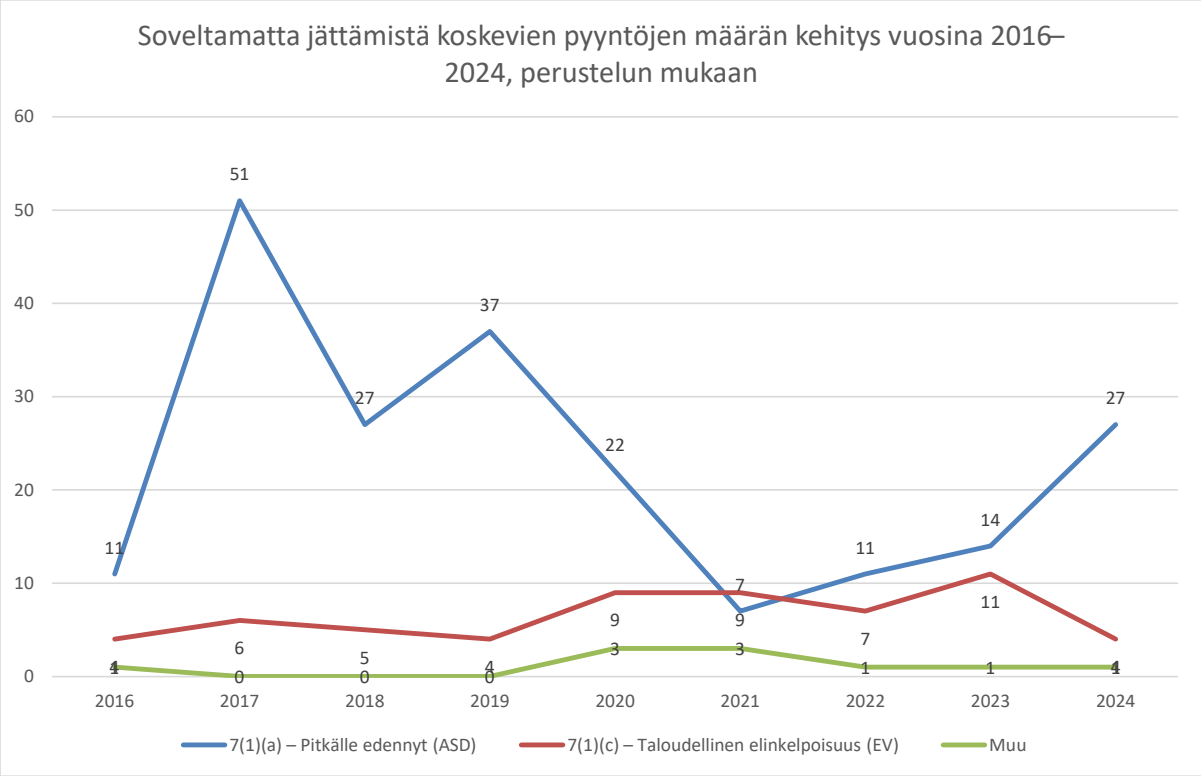
Kaavio 4: Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt vuosittain (vuosina 2016–2024, niin että vuosi 2024 sisältää 30. kesäkuuta mennessä toimitetut pyynnöt)



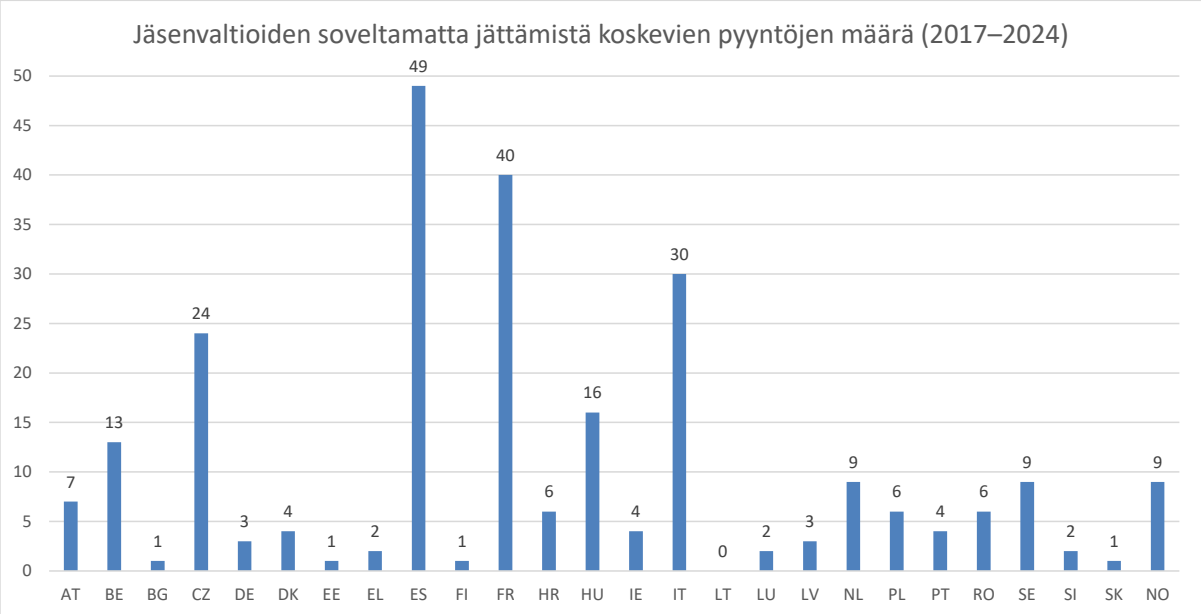
Kaavio 5: Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt vuosina 2017–2023 verrattuna vuosiin 2009–2015, perustelun mukaan



Kaavio 6: Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt vuosina 2017–2023 verrattuna vuosiin 2009–2015, YTE:n mukaan



Kaavio 7: Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt YTE:n mukaan ja vuosittain (vuosina 2016–2024, niin että vuosi 2024 sisältää 30. kesäkuuta mennessä toimitetut pyynnöt)



Kaavio 8: Soveltamatta jättämistä koskevat pyynnöt maakohtaisesti (EU27 ja Norja) (vuosina 2017–2024, niin että vuosi 2024 sisältää 30. kesäkuuta mennessä toimitetut pyynnöt)

6. Euroopan unionin rautatieviraston (ERA) päätökset: kalustotyyppien ja kalustoyksikköjen markkinoille saattamista koskevat luvat, ERTMS:n ratalaitteiden hyväksynnät

Kun neljäs rautatiepaketti tuli voimaan, virasto alkoi vastata rautatiekaluston markkinoille saattamista koskevista luvista. Tämä koskee pääasiassa vetureita, matkustajavaunuja ja vaunuja. Hakijoiden on haettava virastolta lupaa vetureille ja matkustajajunille, jos käyttöalue kattaa useamman kuin yhden jäsenvaltion. Jos kalustoyksikön käyttöalue rajoittuu yhteen jäsenvaltioon, hakijat voivat jättää hakemuksen joko virastolle tai asianomaiselle kansalliselle rautatieviranomaiselle.

Virasto oli vastaanottanut 30. kesäkuuta 2024 mennessä 7 825 kalustoyksikkölupahakemusta, joista 872 on tyyppihyväksyntähakemusta ja 6 953 tyypinmukaisuutta koskevaa lupahakemusta (taulukko Table 3). Näihin lukuihin sisältyy 198 ennakkovaiheen pyyntöä (joista 11 koski tyypinmukaisuutta koskevaa lupaa ja 187 tyyppihyväksyntää). Kun kalustoyksikköä käytetään vain yhdessä jäsenvaltiossa, useimmat hakijat hakevat edelleen lupaa kansalliselta viranomaiselta. Jotkut hakijat käyttävät kuitenkin vain virastoa ja hyödyntävät näin keskitettyä yhteyspistettä kaikissa lupa-asioissa käyttöalueesta riippumatta.

Taulukko 3: ERA:n ja kansallisten turvallisuusviranomaisten käsittelemien kalustoyksikkölupahakemusten määrä kesäkuun 2019 ja kesäkuun 2024 välisenä aikana (lähde: keskitetty palvelupiste)

	ERA		Kansalliset turvallisuusviranomaiset	
	Lupahakemusten määrä	**Ennakkovaiheen pyyntöjen määrä**	**Lupahakemusten määrä**	**Ennakkovaiheen pyyntöjen määrä**
Tyypinmukaisuutta koskeva lupa	6 942	11	4 383	13
Tyyppihyväksynnät	685	187	1 174	235
Yhteensä	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. Kansallisten turvallisuusviranomaisen päätökset: lupa kiinteiden laitteistojen käyttöönottoon, mukaan lukien ERTMS-ratalaitteet

Kansalliset turvallisuusviranomaiset vastaavat kiinteiden laitteistojen (infrastruktuuri- ja energiaosajärjestelmien sekä ratalaitteiden ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmien) käyttöönottoluvan myöntämisestä. Ennen ERTMS-ratalaitteita koskevien hankintamenettelyjen käynnistämistä virasto kuitenkin tarkistaa osana ERTMS-ratalaitteiden hyväksyntäprosessia, ovatko tarkasteltavana olevat tekniset ratkaisut täysin asiaankuuluvien YTE:iden mukaisia ja siten täysin yhteentoimivia.

Kesäkuussa 2024 vireillä oli 125 hakemusta. Vuodesta 2019 lähtien on myönnetty 19 hyväksyntää. Hakemuksista 65 prosenttia liittyy ETCS-laitteisiin ja 26 prosenttia rautatieliikenteessä käytettäviin GSM-laitteisiin (GSM-R-laitteisiin). Loput 9 prosenttia hakemuksista koskevat koko ERTMS-järjestelmää eli sekä ETCS- että GSM-R-laitteita.

Koska direktiivi (EU) 2016/797 ja sen keskeinen 18 artikla on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä erilaisin tavoin ja koska jäsenvaltioilla on erilaisia lähestymistapoja käyttöönottolupamenettelyyn, komissio ja virasto tutkivat parhaillaan, onko lähestymistavan yhdenmukaistamiseksi tarpeen antaa lisäohjeita.

8. Viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten väliset yhteistyösopimukset

Yhteistyösopimukset ovat viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisiä sopimuksia. Ne auttavat tehtäessä oikea-aikaisesti ja kattavasti viraston vaativia päätöksiä, jotka koskevat niin eurooppalaisten kuin kansallisten turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskevien sääntöjen noudattamisen arviointeja. Yhteistyösopimuksia on kahdenlaisia:

- pakollisia sopimuksia yhteistyöstä kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa
- vapaaehtoisia yhteistyösopimuksia (joita kutsutaan asiantuntijapoolisopimuksiksi).

Pakolliset sopimukset perustuvat asetuksen (EU) 2016/796 76 artiklaan. Niissä määrätään viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten välisestä tehtävänjaosta yhtenäisten turvallisuustodistusten ja kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupien antamisessa. Ne sisältävät yksityiskohtaisia sääntöjä siitä, miten kansalliset viranomaiset tekevät päivittäin yhteistyötä viraston kanssa yhtenäisten turvallisuustodistusten ja kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupien myöntämistä koskevassa päätöksenteossa.

Lisäksi vapaaehtoiset asiantuntijapoolisopimukset muodostavat oikeusperustan asiantuntijatiedon jakamiselle ja asiantuntijoiden nimittämiselle kansallisiin turvallisuusviranomaisiin tai virastoon tiettyjen yhtenäisiä turvallisuustodistuksia ja kalustoyksikköjen markkinoillesaattamislupia koskevien hakemusten arvioimiseksi.

Virasto on tehnyt pakolliset yhteistyösopimukset EU:n kaikkien 25 kansallisen turvallisuusviranomaisen ja Norjan kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa. Se on tehnyt myös Pohjois-Irlannin kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa sopimuksen kalustoyksikköluvista osana EU:n ja Yhdistyneen kuningaskunnan erosopimuksen mukaista EU:n toimivaltaa. Lisäksi virasto on tehnyt vapaaehtoisia yhteistyösopimuksia EU:n jäsenvaltioissa[30] toimivien 18 kansallisen turvallisuusviranomaisen kanssa sekä sopimukset Sveitsin ja Norjan kanssa.

9. Päätelmät

Eurooppalaisen rautatieliikenteen yhteentoimivuuden parantamisessa on edistytty huomattavasti sen jälkeen, kun direktiivi (EU) 2016/797 hyväksyttiin toukokuussa 2016. Tästä ovat osoituksena vuosina 2019 ja 2023 tehdyt YTE-tarkistukset, yhteisten eurooppalaisten rautatierekisterien hallinnointi ERA:ssa sekä viraston ja kansallisten turvallisuusviranomaisten väliset yhteistyösopimukset. Esteitä on silti yhä. Esimerkiksi YTE-säännösten soveltamatta jättämistä koskevien pyyntöjen määrän kasvu – erityisesti ERTMS:ää koskevien säännösten osalta – osoittaa, että ohjausta, hallintaa ja merkinantoa koskevaa YTE:tä on vaikeaa panna

[30] Belgia, Tanska, Saksa, Viro, Irlanti, Kreikka, Espanja, Ranska, Latvia, Luxemburg, Unkari, Alankomaat, Puola, Portugali, Romania, Slovakia, Suomi ja Ruotsi.

kokonaan täytäntöön. Rekisterien digitalisointi on käytännössä vähäistä. Erot direktiivin (EU) 2016/797 saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä ja se, että kansallisilla turvallisuusviranomaisilla on edelleen itsenäisiä vastuita EU:n rautatieverkon lupatehtävien hoitamisessa, ovat osoitus kansallisista eroavuuksista, joiden vuoksi yhdenmukaistamista pitäisi jatkaa verkon tehostamiseksi ja toimintakustannusten alentamiseksi Euroopan rautateiden käyttäjien ja teollisuuden hyödyksi.