Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►B **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2008/57/EY,**

annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008,

rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä

(uudelleen laadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 191, 18.7.2008, s. 1)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►M1	Komission direktiivi 2009/131/EY, annettu 16 päivänä lokakuuta 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Komission direktiivi 2011/18/EU, annettu 1 päivänä maaliskuuta 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Komission direktiivi 2013/9/EU, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Komission direktiivi 2014/38/EU, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2008/57/EY,

annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008,

rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä

(uudelleen laadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 ja 156 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/48/EY ([3]) ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2001/16/EY ([4]) muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/50/EY ([5]) huomattavilta osin. Nyt kun kyseisiä direktiivejä muutetaan vielä uudelleen, ne olisi selkeyden vuoksi laadittava uudelleen ja järkeistämisen vuoksi yhdistettävä niiden säännökset yhdeksi säädökseksi.

(2) Jotta unionin kansalaiset, talouden toimijat sekä alueelliset ja paikalliset viranomaiset voisivat saada täyden hyödyn vailla sisärajoja olevan alueen toteuttamisesta, olisi erityisesti edistettävä kansallisten rautatieverkkojen yhteenliittämistä ja niiden yhteentoimivuutta sekä näiden verkkojen käyttömahdollisuuksia panemalla perustamissopimuksen 155 artiklan mukaisesti teknisen harmonisoinnin alalla täytäntöön kaikki toimet, jotka saattavat osoittautua tarpeellisiksi.

([1]) EUVL C 256, 27.10.2007, s. 39.
([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. joulukuuta 2007 ja neuvoston päätös, tehty 14. toukokuuta 2008.
([3]) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, 2.6.2007, s. 63).
([4]) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/32/EY.
([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/50/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun neuvoston direktiivin 96/48/EY ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/16/EY muuttamisesta (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 114, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 40).

▼B

(3) Allekirjoittamalla Kiotossa 12 päivänä joulukuuta 1997 hyväksytyn pöytäkirjan Euroopan unioni on velvoittautunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään. Nämä tavoitteet edellyttävät liikennemuotojen välisen tasapainon uudistamista ja siten rautatieliikenteen kilpailukyvyn parantamista.

(4) Yhteisön strategiassa ympäristön ja kestävän kehityksen huomioon ottamiseksi yhteisön liikennepolitiikassa korostetaan tarvetta toimia liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

(5) Junien käyttö kaupallisessa liikenteessä rautatieverkossa edellyttää erityisen hyvää rataverkkojen ja kalustoyksikköjen ominaispiirteiden välistä yhdenmukaisuutta sekä myös eri rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tieto- ja viestintäjärjestelmien tehokasta yhteenliittämistä. Tästä yhdenmukaisuudesta ja yhteenliittämisestä riippuvat suoritustaso, turvallisuus, palvelujen laatu ja kustannukset, ja erityisesti niistä riippuu rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus.

(6) Jäsenvaltioiden velvollisuutena on huolehtia rautatieverkkojen suunnittelun, rakentamisen, käyttöönoton ja käytön aikana niihin yleisesti sovellettavien turvallisuutta ja terveyttä sekä kuluttajansuojaa koskevien määräysten noudattamisesta.

(7) Rautatiealalla sovellettavissa kansallisissa säännöissä sekä sisäisissä määräyksissä ja teknisissä eritelmissä on merkittäviä eroja, koska niihin on koottu kansalliselle teollisuudelle ominaista erityistekniikkaa ja niissä määrätään erityisistä ulottuvuuksista ja laitteista sekä erityispiirteistä. Tämä tilanne estää juuri sen, että junat voisivat liikennöidä sujuvasti koko yhteisön alueella.

(8) Tilanne on vuosien mittaan johtanut hyvin läheisten siteiden muodostumiseen kansallisen rautatieteollisuuden ja kansallisten rautatieyhtiöiden välille, mikä haittaa markkinoiden tehokasta avaamista. Tämän teollisuuden on voitava toimia avoimilla ja vapaaseen kilpailuun perustuvilla eurooppalaisilla markkinoilla, jotta se voisi kehittää kilpailukykyään maailmanlaajuisesti.

(9) On siis syytä määritellä koko yhteisöä varten olennaiset vaatimukset, joita sovelletaan sen rautatiejärjestelmään.

▼B

(10) Neuvosto toteutti ensimmäisen toimenpiteen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi antamalla 23 päivänä heinäkuuta 1996 direktiivin 96/48/EY. Sen jälkeen Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat direktiivin 2001/16/EY.

(11) Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/12/EY ([1]), rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/13/EY ([2]) ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurien käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY ([3]) voimaantulo on vaikuttanut yhteentoimivuuden toteuttamiseen. Rautatieverkon käyttöoikeutta on laajennettava, kuten muissakin liikennemuodoissa, samanaikaisesti siihen liittyvien tarvittavien yhdenmukaistamistoimien toteuttamisen kanssa. Tämän vuoksi yhteentoimivuus on toteutettava koko verkossa laajentamalla asteittain direktiivin 2001/16/EY maantieteellistä soveltamisalaa. Samoin on tarpeen täydentää direktiivin 2001/16/EY oikeusperustaa perustamissopimuksen 71 artiklalla, johon direktiivi 2001/12/EY perustuu.

(12) Yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) laatiminen on osoittanut, että yhtäältä olennaisten vaatimusten ja YTE:ien ja toisaalta eurooppalaisten standardien ja muiden säädösluonteisten asiakirjojen välistä suhdetta olisi selvennettävä. Erityisesti olisi selvästi erotettava toisistaan ne standardit tai standardien osat, joista on tehtävä pakollisia tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi, ja ”yhdenmukaistetut” standardit, jotka on laadittu teknistä yhdenmukaistamista ja standardointia koskevaa uutta lähestymistapaa noudattaen.

(13) Yleisenä sääntönä on, että eurooppalaiset eritelmät laaditaan teknistä yhdenmukaistamista ja standardointia koskevan uuden lähestymistavan mukaisesti. Niiden avulla voidaan erityisesti yhteentoimivuuden osatekijöiden ja liitäntöjen olettaa olevan tämän direktiivin tiettyjen olennaisten vaatimusten mukaisia. Nämä eurooppalaiset eritelmät (tai niiden sovellettavat osat) eivät ole velvoittavia, eikä YTE:issä saa antaa mitään nimenomaisia viitteitä niihin. Viitetiedot näihin eurooppalaisiin eritelmiin julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, ja jäsenvaltiot julkaisevat eurooppalaisia standardeja vastaavien kansallisten standardien viitetiedot.

([1]) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.
([2]) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.
([3]) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/58/EY (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) YTE:issä voidaan viitata nimenomaisesti eurooppalaisiin standardeihin tai eritelmiin tapauksissa, joissa se on ehdottoman välttämätöntä tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi. Nimenomaisella viittauksella on seurauksia, jotka olisi täsmennettävä; erityisesti nämä eurooppalaiset standardit ja eritelmät muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:ää aletaan soveltaa.

(15) YTE:ssä vahvistetaan kaikki vaatimukset, jotka yhteentoimivuuden osatekijän on täytettävä, sekä vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa noudatettava menettely. Lisäksi on täsmennettävä, että jokainen osatekijä on tarkastettava YTE:issä osoitettua käyttöä koskevan vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyä noudattaen, ja että siitä on annettava todistus.

(16) Aina uusia YTE:iä kehitettäessä päämääränä pitäisi olla varmistaa yhteensopivuus nykyisen hyväksytyn järjestelmän kanssa. Täten parannetaan rautatieliikenteen kilpailukykyä ja estetään tarpeettomat lisäkustannukset edellyttämällä nykyisten hyväksyttyjen osajärjestelmien parantamista tai uudistamista, jolla varmistetaan yhteensopivuus aiempien järjestelmien kanssa. Niissä poikkeustapauksissa, joissa yhteensopivuutta ei voida varmistaa, YTE:ien yhteydessä voidaan perustaa tarpeelliset puitteet sen päättämiseksi, täytyykö nykyinen osajärjestelmä hyväksyttää uudelleen ja mihin ajankohtaan mennessä.

(17) Turvallisuussyistä on tarpeen vaatia jäsenvaltioita antamaan jokaiselle käyttöön otetulle kalustoyksikölle tunnistusnumero. Tämän jälkeen kalustoyksikkö olisi merkittävä kansalliseen rekisteriin. Rekistereiden on oltava sekä kaikkien jäsenvaltioiden että tiettyjen yhteisön taloudellisten toimijoiden käytettävissä. Niissä olevien tietojen olisi oltava muodoltaan yhdenmukaiset. Tämän vuoksi rekisterejä varten olisi laadittava yhteiset tekniset ja toiminnalliset eritelmät.

(18) Olisi täsmennettävä, miten menetellään silloin, kun osajärjestelmään sovellettavista olennaisista vaatimuksista ei vastaavassa YTE:ssä ole vielä perusteellisia eritelmiä. Tällöin olisi direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY 20 artiklassa tarkoitettujen ilmoitettujen laitosten vastattava vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelystä ja tarkastusmenettelystä.

▼B

(19) Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän välinen ero ei ole peruste kahden eri direktiivin olemassaololle. YTE:ien laadinnassa käytettävät menettelyt ovat samat kummallekin järjestelmälle samoin kuin menettelyt, joita noudatetaan yhteentoimivuuden osatekijöitä ja osajärjestelmiä koskevien lupien ja todistusten antamisessa. Olennaiset vaatimukset ovat käytännössä samat, samoin kuin järjestelmän jako osajärjestelmiin, joita varten on laadittava tekniset eritelmät. Koska junien on voitava liikkua vapaasti suurten nopeuksien verkosta tavanomaiseen verkkoon, kyseisten kahden järjestelmän tekniset eritelmät ovat lisäksi suurelta osin keskenään samoja. YTE:ien kehittäminen on myös osoittanut, että joissakin osajärjestelmissä yhtä ja samaa YTE:ää voidaan soveltaa kumpaankin järjestelmään. Direktiivit 96/48/EY ja 2001/16/EY olisi sen vuoksi yhdistettävä.

(20) Direktiivissä 2004/50/EY säädettiin direktiivin 2001/16/EY soveltamisalan asteittaisesta laajentamisesta sitä mukaa kuin uusia YTE:iä hyväksytään tai voimassa olevia tarkistetaan. Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvat sen voimaantulosta alkaen Euroopan laajuiset tavanomaiset verkot ja suurten nopeuksien verkot, jotka määritellään yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ([1]), sekä näissä verkoissa kulkemaan soveltuvat kalustoyksiköt. Soveltamisalaa laajennetaan asteittain niin, että siihen kuuluu lopulta koko verkko ja kaikki kalustoyksiköt, mikäli vaikutusarvio osoittaa tämän taloudelliset edut.

(21) Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden esteiden poistamiseen sovellettava asteittainen lähestymistapa ja kaikkien YTE:ien hyväksymiseksi tarvittava aika huomioon ottaen olisi vältettävä sitä, että jäsenvaltiot antavat uusia kansallisia sääntöjä tai sitoutuvat suunnitelmiin, jotka lisäisivät nykyisen järjestelmän monimuotoisuutta.

(22) Asteittainen lähestymistapa vastaa rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta koskevan tavoitteen erityistarpeita, koska tälle järjestelmälle ovat ominaisia ikääntyneet rataverkot ja ikääntyneet kalustoyksiköt, joiden mukauttaminen ja uudistaminen vaativat raskaita investointeja, ja koska on syytä huolehtia erityisesti siitä, ettei rautatieliikennettä saateta taloudellisesti epäedulliseen asemaan suhteessa muihin liikennemuotoihin.

([1]) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) Euroopan parlamentti esitti 10 päivänä maaliskuuta 1999 rautatieliikennepaketista antamissaan lainsäädäntöpäätöslauselmissa kehotuksen, että rautatiealan avaamisen olisi tapahduttava samanaikaisesti mahdollisimman nopeiden ja tehokkaiden teknisten yhdenmukaistamistoimenpiteiden kanssa.

(24) Neuvosto pyysi istunnossaan 6 päivänä lokakuuta 1999 komissiota ehdottamaan strategiaa rautatiekuljetusten yhteentoimivuuden parantamiseksi ja liikenteen pullonkaulojen vähentämiseksi, jotta tekniset, hallinnolliset ja taloudelliset esteet voitaisiin poistaa nopeasti ja taata samalla turvallisuuden korkea taso sekä asianomaisen henkilöstön koulutus ja pätevyys.

(25) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY ([1]) edellytetään, että rautatieyrityksille annetaan laajemmat oikeudet käyttää jäsenvaltioiden rataverkkoja, mikä puolestaan edellyttää infrastruktuurien, laitteistojen, liikkuvan kaluston sekä hallinta- ja käyttöjärjestelmien yhteentoimivuutta, samoin kuin osajärjestelmien käyttämiseen ja kunnossapitoon sekä kunkin YTE:n käyttöön ottamiseen tarvittavan henkilöstön ammattipätevyyttä sekä asianmukaisia työterveys- ja työturvallisuusolosuhteita. Tämän direktiivin tavoitteena ei kuitenkaan ole suoraan tai välillisesti yhdenmukaistaa rautatiealan työoloja.

(26) Rautatiejärjestelmän laajuus ja monimutkaisuus huomioon ottaen on osoittautunut käytännön syistä tarpeelliseksi jakaa järjestelmä seuraaviin osajärjestelmiin: infrastruktuuri; ohjaus, hallinta ja merkinanto; energia; liikkuva kalusto; käyttötoiminta ja liikenteen hallinta; kunnossapito; henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset. Kullekin näistä osajärjestelmistä on täsmennettävä olennaiset vaatimukset, ja erityisesti osatekijöille ja liitännöille on määriteltävä niiden noudattamiseksi tarvittavat tekniset eritelmät koko yhteisöä varten. Sama järjestelmä jakautuu kiinteisiin ja irtaimiin perusosiin, joita ovat yhtäältä rataverkko, johon kuuluvat radat, rautatieliikennepaikat, terminaalit ja kaikenlaiset kiinteät laitteet, joita tarvitaan järjestelmän turvallisen ja jatkuvan toiminnan varmistamiseksi ja toisaalta kaikki verkossa liikkuvat kalustoyksiköt. Tätä direktiiviä sovellettaessa kalustoyksikkö koostuu näin ollen yhdestä osajärjestelmästä (liikkuva kalusto) ja soveltuvissa tapauksissa yhdestä tai useasta muiden osajärjestelmien osasta (pääasiassa kalustoyksikössä oleva osa ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -osajärjestelmää ja kalustoyksikössä oleva osa energia-osajärjestelmää).

([1]) EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2007/58/EY.

▼B

(27) Rautatieverkon yhteentoimivuutta koskevien säännösten täytäntöönpanon ei tulisi luoda kustannustehokkuuden näkökulmasta kohtuuttomia esteitä kunkin jäsenvaltion olemassa olevan rataverkon ylläpitämiselle, vaan sillä on pyrittävä pitämään kiinni yhteentoimivuuden tavoitteesta.

(28) YTE:illä on vaikutusta myös rautatieliikenteen käytön edellytyksiin käyttäjien kannalta, minkä vuoksi käyttäjiä olisi kuultava heitä koskevissa asioissa.

(29) Asianomaiselle jäsenvaltiolle olisi varattava mahdollisuus olla erityisissä tapauksissa soveltamatta tiettyjä YTE:iä, edellyttäen, että on olemassa menettelyjä sen varmistamiseksi, että poikkeukset ovat perusteltuja. Perustamissopimuksen 155 artiklassa edellytetään, että yhteisön toiminnassa yhteentoimivuuden alalla otetaan huomioon hankkeiden ajateltavissa oleva taloudellinen elinkelpoisuus.

(30) YTE:ien laatiminen ja soveltaminen rautatiejärjestelmään ei saisi estää teknisiä uudistuksia, joilla pyritään taloudellisen tuloksen parantamiseen.

(31) Rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta olisi hyödynnettävä erityisesti tavaraliikenteen osalta liikennemuotojen välisen paremman yhteentoimivuuden edellytysten aikaansaamiseksi.

(32) Rautatiealan hankintasopimuksissa sovellettavia menettelyjä koskevien asianomaisten säännösten ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ([1]) noudattamiseksi hankintayksiköiden olisi liitettävä tekniset eritelmät kuhunkin hankintasopimukseen liittyviin yleisiin asiakirjoihin tai tarjouseritelmiin. On tarpeen laatia kokoelma eurooppalaisia eritelmiä, joita voidaan käyttää näiden teknisten eritelmien pohjana.

(33) Kansainvälinen standardointijärjestelmä, joka pystyy tuottamaan kansainvälisten kauppakumppanien tosiasiallisesti käyttämiä ja yhteisön politiikan vaatimukset täyttäviä standardeja, on yhteisön etujen mukainen. Tämän vuoksi eurooppalaisten standardointielinten olisi jatkettava yhteistyötään kansainvälisten standardointielinten kanssa.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta(EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 213/2008 (EUVL L 74, 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) Hankintayksiköt määrittelevät eurooppalaisten eritelmien tai muiden standardien täydentämiseksi tarvittavat lisäeritelmät. Näiden eritelmien olisi vastattava niitä yhteisön tasolla yhdenmukaistettuja olennaisia vaatimuksia, jotka rautatiejärjestelmän on täytettävä.

(35) Osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen olisi perustuttava neuvoston päätöksessä 93/465/ETY ([1]) määrättyjen moduulien käyttöön. Teollisuuden kehittämisen edistämiseksi olisi laadittava mahdollisimman laajasti laadunvarmistusjärjestelmää hyödyntäviä menettelyjä.

(36) Osatekijöiden vaatimustenmukaisuus liittyy pääasiassa niiden käyttöalaan, koska sen tarkoituksena on taata järjestelmän yhteentoimivuus, eikä ainoastaan niiden vapaaseen liikkuvuuteen yhteisön markkinoilla. Käyttöönsoveltuvuuden arviointia sovelletaan järjestelmän turvallisuuden, käyttövalmiuden ja taloudellisuuden kannalta ratkaiseviin osatekijöihin. Siten valmistajan ei tarvitse kiinnittää CE-merkintää osatekijöihin, jotka kuuluvat tämän direktiivin säännösten soveltamisalaan. Valmistajan laatiman vaatimustenmukaisuusvakuutuksen olisi oltava riittävä sen jälkeen, kun vaatimustenmukaisuus ja/tai käyttöönsoveltuvuus on arvioitu.

(37) Valmistajilla on kuitenkin velvollisuus kiinnittää tiettyihin osatekijöihin CE-merkintä osoitukseksi siitä, että ne ovat muiden niitä koskevien yhteisön säännösten mukaisia.

(38) YTE:n tullessa voimaan jotkin yhteentoimivuuden osatekijät ovat jo markkinoilla. On tarpeen säätää siirtymäajasta, jotta nämä osatekijät voidaan yhdistää osajärjestelmään, vaikka ne eivät olisi tiukasti katsoen kyseisen YTE:n mukaisia.

(39) Rautatiejärjestelmän muodostavien osajärjestelmien olisi kuuluttava tarkastusmenettelyn piiriin. Niiden käyttöönottoluvan antamisesta vastaavien viranomaisten on voitava tarkastuksen perusteella vakuuttua siitä, että tulos on suunnittelu-, rakennus- ja käyttöönottovaiheessa voimassa olevien lainsäädännöllisten, teknisten ja toiminnallisten määräysten mukainen. Tarkastuksen johdosta valmistajien on myös voitava luottaa siihen, että ne saavat yhtäläisen kohtelun kaikissa maissa. Siksi olisi laadittava yksi tai useampi moduuli, jossa määritellään osajärjestelmien EY-tarkastuksen periaatteet ja edellytykset.

(40) Osajärjestelmän käyttöönoton jälkeen on varmistuttava, että sitä käytetään ja ylläpidetään sitä koskevien olennaisten vaatimusten mukaisesti. Vastuu vaatimusten noudattamisesta kuuluu yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY (rautatieturvallisuusdirektiivi) ([2]) nojalla rataverkon haltijalle ja rautatieyritykselle, jotka vastaavat kukin omista osajärjestelmistään. Jäsenvaltiot voivat tarkistaa näiden vaatimusten noudattamisen myöntäessään turvallisuustodistuksia ja turvallisuuslupia direktiivin 2004/49/EY 10 ja 11 artiklan mukaisesti.

([1]) Neuvoston päätös 93/465/ETY, tehty 22 päivänä heinäkuuta 1993, teknistä yhdenmukaistamista koskevien direktiivien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen eri vaiheissa käytettäviksi tarkoitetuista moduuleista ja CE-merkinnän kiinnittämistä koskevista säännöistä ja käytöstä (EYVL L 220, 30.8.1993, s. 23).

([2]) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

▼B

(41) Kalustoyksikköjen osalta käyttöönottomenettelyä olisi selkeytettävä, jotta otettaisiin huomioon yhdestä tai useammasta osajärjestelmästä koostuvan kalustoyksikön määritelmä. Koska direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY käsitellään uusia tai uudistettuja osajärjestelmiä ja direktiivissä 2004/49/EY jo käytössä olevia kalustoyksiköitä, kaikki säännökset kalustoyksikköjen käyttöönottoluvista olisi sisällytettävä tähän direktiiviin. Lisäksi, jotta helpotettaisiin kalustoyksikköjen käyttöönottoa ja vähennettäisiin hallinnollista taakkaa, olisi lisättävä säännös kalustoyksikkötyyppien lupamenettelystä. Tämän menettelyn ja kalustoyksikkötyyppien tunnistamisen helpottamiseksi olisi perustettava Euroopan rautatieviraston (jäljempänä ’virasto’) ylläpitämä hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri.

(42) Kokemus on osoittanut, että tällaisen menettelyn täytäntöönpano kansallisella tasolla on usein monimutkaista, sillä siihen sovelletaan toisistaan poikkeavia kansallisia vaatimuksia, joista on vaikea saada tietoa ja jotka ovat usein päällekkäisiä. Siksi tämä menettely on merkittävä este uusien rautatieyritysten perustamiselle, erityisesti tavaraliikennealalla. Kalustoyksiköiden lupamenettelyn selkeyttämiseksi ja yksinkertaistamiseksi olisi siten toteutettava toimia. Ensinnäkin olisi hyväksyttävä yleisperiaate, että yhden luvan myöntäminen riittää koko yhteisön alueen rautatieverkon osalta. Toiseksi YTE:n mukaisten kalustoyksiköiden lupamenettelystä pitäisi tehdä yksinkertaisempi ja nopeampi kuin niiden kohdalla, jotka eivät ole YTE:n mukaisia. Kolmanneksi olisi sovellettava keskinäisen tunnustamisen periaatetta mahdollisimman laajalti: kun kalustoyksikkö on otettu käyttöön yhdessä jäsenvaltiossa, muut jäsenvaltiot eivät saisi vedota tarpeettomia vaatimuksia ja päällekkäisiä todistuksia edellyttäviin kansallisiin sääntöihin, elleivät ne ole ehdottoman välttämättömiä kalustoyksikön teknisen soveltuvuuden toteamiseksi kyseiselle rataverkolle. Tätä varten kansalliset säännöt olisi luokiteltava ja niitä olisi vertailtava tarkastuslistaan sen määrittämiseksi, miltä osin kansallisia sääntöjä voidaan pitää toisiaan vastaavina vaatimusten, suoritusarvojen ja turvallisuuden suhteen. Neljänneksi menettelyn tulosten suhteen olisi noudatettava oikeusvarmuuden periaatetta. Jos kansallinen turvallisuusviranomainen ei tee tähän liittyvää päätöstä määräajassa, hakijalla olisi oltava oikeus ottaa kalustoyksikkö käyttöön. Tällainen oikeus olisi mahdollinen vain, jos kalustoyksiköllе on jo myönnetty lupa toisessa jäsenvaltiossa. Lisäksi kyseisen kalustoyksikön käyttäjä voisi olla ainoastaan direktiivin 2004/49/EY mukaisesti luvan saanut rautatieyritys tai rataverkon haltija, ja käytön olisi tapahduttava kokonaan näiden vastuulla.

(43) Lupamenettelyt ovat erilaisia YTE:n mukaisille ja muille kuin YTE:n mukaisille kalustoyksiköille. Eräissä tapauksissa menettelyjen valinta ei ole yksinkertaista. YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen joukkoon kuuluvien kalustoyksikköjen pitäisi olla niitä, joiden osalta kaikki YTE:t ovat tulleet voimaan, mukaan luettuna ainakin liikkuvaa kalustoa koskeva YTE. Tämä tarkoittaisi sitä, että merkityksellinen osa olennaisista vaatimuksista sisältyy kyseisiin YTE:iin. Esimerkiksi veturit kuuluvat muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen piiriin, kunnes vetureita koskeva tavanomainen YTE on tullut voimaan, vaikka ne olisivatkin niiden käyttöönottohetkellä voimassa olevien muiden asianmukaisten YTE:ien mukaisia.

▼B

(44) Jos tiettyjä olennaisia vaatimuksia vastaavia teknisiä näkökohtia ei voida nimenomaisesti kattaa YTE:ssä, ne luetellaan YTE:n liitteessä avoimina kohtina. Jos yksi jäsenvaltio on jo myöntänyt luvan YTE:n mukaiselle kalustoyksikölle, mahdollisissa lisäluvissa olisi käsiteltävä vain sellaisia avoimia kohtia, jotka liittyvät kalustoyksikön ja verkon tekniseen yhteensopivuuteen.

(45) Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen käyttöönoton yhteydessä tarkistettavien parametrien luettelo on keskeisessä asemassa rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuden saavuttamisen kannalta, erityisesti olemassa olevien kalustoyksikköjen osalta. Luettelossa otetaan huomioon saadut kokemukset rajoitetussa määrässä rataverkkoja. Näin ollen on välttämätöntä, että virasto tarkistaa liitteessä VII olevia parametrejä ja antaa komissiolle tarpeellisiksi katsomansa suositukset.

(46) EY-tarkastusmenettelyn olisi perustuttava YTE:iin. Näihin YTE:iin sovelletaan direktiivin 93/38/ETY 18 artiklan säännöksiä. Ilmoitettujen laitosten, jotka vastaavat yhdenmukaisuusmenettelyjen suorittamisesta tai osatekijöiden käytön soveltuvuudesta samoin kuin osajärjestelmien tarkastusmenettelystä, on erityisesti silloin, kun eurooppalaista eritelmää ei ole, sovitettava päätöksensä mahdollisimman tiiviisti yhteen.

(47) Ilmoitetut laitokset olisi järjestettävä siten, että ne täyttävät tämäntyyppisiin laitoksiin sovellettavat arviointiperusteet teknistä yhdenmukaistamista ja vaatimustenmukaisuuden tarkastamista koskevan uuden lähestymistavan kaikilla osa-alueilla, erityisesti riippumattomuuden ja asiantuntemuksen osalta.

(48) YTE tarkistetaan säännöllisin väliajoin. Jos niissä todetaan virheitä, olisi käynnistettävä nopea *ad hoc* -menettely, jossa komitea päättää ensin väliaikaisesta oikaisusta, jonka virasto julkaisee. Tällä tavoin kaikki sidosryhmät, teollisuus, ilmoitetut laitokset ja viranomaiset mukaan luettuina, saavat oikaisun käyttöönsä aikaisemmin odotettaessa, että komissio tarkistaa YTE:ää virallisesti. Jotta vältettäisiin sekaannusta komission virallisten oikaisujen kanssa, käytetään termiä ”tekninen lausunto”. Tällainen menettely on Euroopan rautatievirastolle annettavasta yleisestä toimeksiannosta tiettyjen toimien toteuttamiseksi direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY nojalla 13 päivänä heinäkuuta 2007 tehdyssä komission päätöksessä hyväksytyn toimeksiannon mukainen. Jos YTE:ää on kuitenkin tarkistettava olennaisen tai kriittisen virheen takia, olisi sovellettava tarkistusmenettelyä.

(49) Haltijan määritelmän pitäisi olla mahdollisimman lähellä vuonna 1999 muutetussa kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevassa yleissopimuksessa (COTIF) käytettyä määritelmää. Kalustoyksikön haltijat voivat olla monen tyyppisiä, kuten omistaja, vaunualan yritys, rautatietyritykselle kalustoyksikköjä vuokraava leasing-yritys, rautatieyritys tai kalustoyksikköjä oman rataverkkonsa kunnossapitoon käyttävä rataverkon haltija. Kalustoyksikkö on näiden määräämisvallassa sen käyttämiseksi kuljetustarkoituksiin rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden toimesta. Epäselvyyksien välttämiseksi haltijan pitäisi olla selvästi merkittynä kansalliseen kalustorekisteriin.

▼B

(50) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti ([1]).

(51) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta vahvistaa ja päivittää YTE:t. Koska kyseiset toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

(52) Kun valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn tavallisesti kuuluvia määräaikoja ei erittäin kiireellisissä tapauksissa voida noudattaa, komission olisi voitava soveltaa päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 6 kohdassa säädettyä kiireellistä menettelyä hyväksyttäessä toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä YTE:illä tai muuttamalla niitä.

(53) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus yhteisössä, koska yksittäinen jäsenvaltio ei pysty toteuttamaan yhteentoimivuuden saavuttamisen edellyttämiä toimenpiteitä, vaan se voidaan sen vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

(54) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ([2]) 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.

(55) Velvollisuus saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi rajoitettava koskemaan ainoastaan niitä säännöksiä, joilla muutetaan aikaisempien direktiivien sisältöä. Velvollisuus saattaa sisällöltään muuttumattomat säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä perustuu aikaisempiin direktiiveihin.

(56) Direktiivin 2004/49/EY 14 artikla sekä direktiivit 96/48/EY ja 2001/16/EY olisi sen vuoksi kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).
([2]) EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼B

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on vahvistaa olennaiset edellytykset, jotka on täytettävä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi siten, että ne sopivat yhteen direktiivin 2004/49/EY säännösten kanssa. Nämä edellytykset koskevat järjestelmän osien suunnittelua, rakentamista, käyttöönottoa, parantamista, uudistamista, käyttöä ja kunnossapitoa sekä järjestelmän käyttöön ja kunnossapitoon osallistuvan henkilöstön ammattipätevyyttä ja työterveys- ja työturvallisuusolosuhteita.

2. Tämän tavoitteen toteuttamisen on johdettava teknisen yhdenmukaistamisen optimaalisen tason määrittelyyn, ja sen avulla on voitava:

a) helpottaa, parantaa ja kehittää kansainvälisiä rautatieliikennepalveluja Euroopan unionissa ja kolmansien maiden kanssa;

b) edistää sisämarkkinoiden asteittaista toteutumista rautatiejärjestelmän rakentamisessa, uudistamisessa, parantamisessa sekä toiminnassa käytettävien laitteiden ja palvelujen osalta yhteisössä;

c) edistää rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta yhteisössä.

3. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi hyväksymiensä toimenpiteiden soveltamisalan ulkopuolelle:

a) metrot, raitiotiet ja muut kevyen raideliikenteen järjestelmät;

b) verkot, jotka ovat muusta rautatiejärjestelmästä toiminnallisesti erillisiä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien tai esikaupunkien henkilöliikenteeseen, ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivät rautatieyritykset;

c) yksityisomistuksessa olevat rataverkot ja yksinomaan tällaisilla rataverkoilla käytettävät kalustoyksiköt, joita omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään;

d) rataverkon ja kalustoyksiköt, jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, historialliseen tai matkailukäyttöön.

4. YTE:ien soveltamisala laajennetaan asteittain 8 artiklan mukaisesti koskemaan koko rautatiejärjestelmää, mukaan lukien useampaa käyttäjää palveleville tai mahdollisesti palveleville terminaaleille ja tärkeimmille satamalaitteistoille johtavat radat, tämän vaikuttamatta YTE:ien soveltamista koskeviin poikkeuksiin sellaisina kuin ne on lueteltu 9 artiklassa.

▼B

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ’Euroopan laajuisella rautatiejärjestelmällä’ liitteessä I olevassa 1 kohdassa tarkoitettuja tavanomaisia ja liitteessä I olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja suurten nopeuksien Euroopan laajuisia rautatiejärjestelmiä;

b) ’yhteentoimivuudella’ rautatiejärjestelmän soveltuvuutta junien varmaan ja keskeytymättömään liikennöintiin sellaisella suoritustasolla, joka näiltä radoilta vaaditaan. Tämä soveltuvuus edellyttää, että kaikki lakisääteiset, tekniset ja toiminnalliset edellytykset täyttyvät siten, että olennaisia vaatimuksia on noudatettu;

c) ’kalustoyksiköllä’ raideliikenteen kalustoyksikköä, joka liikkuu omilla pyörillään raiteilla joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä. Kalustoyksikkö koostuu yhdestä tai useammasta rakenteellisesta ja toiminnallisesta osajärjestelmästä tai tällaisten osajärjestelmien osista;

d) ’verkolla’ rautatiejärjestelmän turvallisen ja jatkuvan toiminnan varmistamiseksi tarvittavia ratoja, rautatieliikennepaikkoja, terminaaleja ja kaikenlaisia kiinteitä laitteita;

e) ’osajärjestelmillä’ rautatiejärjestelmän jakoa liitteessä II esitetyllä tavalla. Nämä osajärjestelmät, joille on määriteltävä olennaiset vaatimukset, voivat olla luonteeltaan rakenteellisia tai toiminnallisia;

f) ’yhteentoimivuuden osatekijöillä’ sellaista osajärjestelmään kuuluvan tai siihen liitettäväksi tarkoitetun laitteen perusosaa, perusosien ryhmää, osakokonaisuutta tai kokonaisuutta, josta rautatieverkon yhteentoimivuus riippuu suoraan tai epäsuorasti. Osatekijän käsite kattaa aineellisten esineiden lisäksi myös aineettomat hyödykkeet kuten tietokoneohjelmat;

g) ’olennaisilla vaatimuksilla’ kaikkia liitteessä III kuvattuja edellytyksiä, jotka rautatiejärjestelmän, osajärjestelmien ja yhteentoimivuuden osatekijöiden, myös liitäntöjen, on täytettävä;

h) ’eurooppalaisella eritelmällä’ yhteistä teknistä eritelmää, eurooppalaista teknistä hyväksyntää tai eurooppalaista standardia vastaavaa kansallista standardia sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2004/17/EY liitteessä XXI;

i) ’yhteentoimivuuden teknisellä eritelmällä’ (YTE) kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevaa, tämän direktiivin mukaisesti hyväksyttyä eritelmää, jolla mahdollistetaan olennaisten vaatimusten noudattaminen ja varmistetaan rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus;

j) ’ilmoitetuilla laitoksilla’ elimiä, joiden tehtävänä on yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointi tai osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn suorittaminen;

▼B

k) ’perusparametreillä’ kaikkia yhteentoimivuuden kannalta ratkaisevia lakisääteisiä, teknisiä tai toiminnallisia edellytyksiä, jotka täsmennetään asiaankuuluvissa YTE:issä;

l) ’erityistapauksella’ rautatiejärjestelmän osaa, jota varten YTE:iin on sisällytettävä joko tilapäisiä tai pysyviä erityismääräyksiä maantieteellisten tai topografisten esteiden takia tai koska kaupunkiympäristö tai yhdenmukaisuus olemassa olevan järjestelmän kanssa asettaa rajoituksia. Tähän voivat sisältyä erityisesti muusta yhteisön verkosta erillään olevat radat ja verkot, kuormaulottuma, raideleveys tai raideväli sekä ainoastaan paikalliseen, alueelliseen tai historiallisessa tarkoituksessa tapahtuvaan käyttöön tarkoitetut kalustoyksiköt sekä kalustoyksiköt, jotka ovat peräisin kolmannesta maasta tai joiden määränpäänä on kolmas maa;

m) ’parantamisella’ osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan muuttamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla parannetaan osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

n) ’uudistamisella’ osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan korvaamiseen liittyviä merkittäviä töitä, joilla ei muuteta osajärjestelmän yleistä suoritustasoa;

o) ’nykyisellä rautatiejärjestelmällä’ nykyisen rautatiejärjestelmän ratojen ja kiinteiden asennusten muodostamaa kokonaisuutta sekä mihin tahansa luokkaan kuuluvaa ja mitä tahansa alkuperää olevaa kalustoyksikköä, joka kulkee näissä rataverkoissa;

p) ’kunnossapidon yhteydessä tapahtuvalla osien vaihtamisella’ osien vaihtamista toiminnaltaan ja suoritustasoltaan vastaaviin osiin ennakko- tai korjauskunnossapidon yhteydessä;

q) ’käyttöönotolla’ kaikkia toimenpiteitä, joilla osajärjestelmä tai kalustoyksikkö saatetaan suunniteltuun toimintakuntoon;

r) ’hankintayksiköllä’ julkista tai yksityistä yksikköä, joka tilaa osajärjestelmän suunnittelun ja/tai rakentamisen ja/tai ajan tasalle saattamisen ja/tai uudistamisen. Tämä yksikkö voi olla rautatieyritys, rataverkon haltija, kalustoyksikön haltija taikka toimiluvan haltija, joka vastaa hankkeen käyttöönotosta;

s) ’kalustoyksikön haltijalla’ luonnollista tai oikeushenkilöä, jolla on kalustoyksikön omistajana oikeus käyttää sitä ja joka käyttää kalustoyksikköä kuljetusvälineenä, joka on merkitty 33 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen kalustorekisteriin;

t) ’pitkälle edenneellä hankkeella’ hanketta, joka on edennyt sellaiseen suunnittelu- tai rakennusvaiheeseen, että teknisten toimitusehtojen muuttaminen ei tulisi asianomaisen jäsenvaltion kannalta kysymykseen. Kyseinen este voi olla luonteeltaan oikeudellinen, sopimuksellinen, taloudellinen, rahoituksellinen, yhteiskunnallinen tai ympäristöön liittyvä, ja se on perusteltava asianmukaisesti;

▼B

u) ’yhdenmukaistetulla standardilla’ eurooppalaista standardia, jonka jokin teknisiä standardeja ja määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/34/EY ([1]) liitteessä I mainittu eurooppalainen standardointielin on hyväksynyt komission mainitun direktiivin 6 artiklan 3 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen antaman toimeksiannon pohjalta ja joka yksinään tai yhdessä muiden standardien kanssa muodostaa ratkaisun lakisääteisen vaatimuksen noudattamiselle;

v) ’kansallisella turvallisuusviranomaisella’ direktiivin 2004/49/EY 3 artiklan g alakohdassa tarkoitettua turvallisuusviranomaista;

w) ’tyypillä’ kalustoyksikkötyyppiä, jolla määritellään EY:n päätöksessä 93/465/ETY olevassa B moduulissa kuvatun yhtenäisen tyyppitarkastustodistuksen kattamat kalustoyksikön suunnittelua koskevat perusominaisuudet;

x) ’sarjalla’ tietyn suunnittelutyypin mukaisten, keskenään samanlaisten kalustoyksikköjen joukkoa;

y) ’virastolla’ Euroopan rautatieviraston perustamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 881/2004 (virastoasetus) ([2]) perustettua Euroopan rautatievirastoa;

z) ’kunnossapidosta vastaavalla yksiköllä’ kalustoyksikön kunnossapidosta vastaavaa yksikköä, joka on rekisteröity sellaiseksi kansalliseen kalustorekisteriin.

3 artikla

Yleinen yhdenmukaisuus

1. Tämä direktiivi koskee säännöksiä, jotka liittyvät kunkin osajärjestelmän yhteentoimivuuden osatekijöihin, liitäntöihin ja menettelyihin sekä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden saavuttamiseksi vaadittaviin yleisen yhdenmukaisuuden edellytyksiin.

2. Tämän direktiivin säännösten soveltaminen ei vaikuta muiden asiaa koskevien yhteisön säännösten soveltamiseen. Yhteentoimivuuden osatekijöiden osalta, liitännät mukaan lukien, tämän direktiivin olennaisten vaatimusten täyttäminen saattaa kuitenkin edellyttää tätä tarkoitusta varten laadittujen erityisten eurooppalaisten eritelmien käyttöä.

([1]) EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston direktiivillä 2006/96/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 81).

([2]) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 3.

▼B

4 artikla

Olennaiset vaatimukset

1. Rautatiejärjestelmän, sen osajärjestelmien, yhteentoimivuuden osatekijöiden, liitännät mukaan lukien, on täytettävä niitä koskevat olennaiset vaatimukset.

2. Direktiivin 2004/17/EY 34 artiklassa tarkoitetut tekniset lisäeritelmät, jotka ovat välttämättömiä eurooppalaisten eritelmien tai muiden yhteisössä käytössä olevien standardien täydentämiseksi, eivät saa olla ristiriidassa olennaisten vaatimusten kanssa.

II LUKU

YHTEENTOIMIVUUDEN TEKNISET ERITELMÄT

5 artikla

YTE:ien sisältö

1. Kutakin osajärjestelmää varten laaditaan yksi YTE. Tarvittaessa osajärjestelmää varten voidaan laatia useita YTE:iä tai yksi YTE voi kattaa useita osajärjestelmiä. YTE:n laatimista tai tarkistamista koskeva päätös sekä sen teknistä ja maantieteellistä soveltamisalaa koskevat valinnat edellyttävät 6 artiklan 1 kohdan mukaista toimeksiantoa.

2. Osajärjestelmien on oltava tässä direktiivissä säädetyllä tavalla niiden YTE:ien mukaisia, jotka ovat voimassa osajärjestelmien käyttöönoton, uudistamisen tai parantamisen hetkellä; tätä vastaavuutta on ylläpidettävä jatkuvasti kunkin osajärjestelmän käytön ajan.

3. Siinä määrin kuin se on tarpeen 1 artiklassa mainitun tavoitteen saavuttamiseksi kussakin YTE:ssä on:

a) ilmoitettava sen aiottu soveltamisala (liitteessä I mainitun verkon tai kalustoyksikön osa, liitteessä II mainittu osajärjestelmä tai osajärjestelmän osa);

b) täsmennettävä olennaiset vaatimukset kullekin osajärjestelmälle ja sen liitännät muita osajärjestelmiä varten;

c) määriteltävä toiminnalliset ja tekniset eritelmät, jotka osajärjestelmän ja sillä muiden osajärjestelmien kanssa olevien liitäntöjen on täytettävä. Tarvittaessa nämä eritelmät voivat poiketa toisistaan osajärjestelmän käytön mukaan, esimerkiksi liitteessä I mainittujen rataluokkien, solmukohtien ja/tai kalustoyksikköjen mukaan;

d) määritettävä yhteentoimivuuden osatekijät ja liitännät, joita varten on oltava olemassa eurooppalaiset eritelmät, mukaan lukien eurooppalaiset standardit, jotka ovat välttämättömiä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamiseksi;

▼B

e) ilmoitettava kussakin tapauksessa menettelyt, joita on käytettävä yhtäältä yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnissa tai toisaalta osajärjestelmien EY-tarkastuksessa. Menettelyjen on perustuttava päätöksessä 93/465/ETY määriteltyihin moduuleihin;

f) ilmoitettava YTE:ien käyttöönottostrategia. On erityisesti täsmennettävä välivaiheet, joiden kautta siirrytään asteittain nykytilanteesta sellaiseen lopulliseen tilanteeseen, jossa YTE:ien noudattaminen on sääntönä;

g) ilmoitettava asianomaisen henkilöstön osalta ammattipätevyyttä ja työterveyttä ja -turvallisuutta koskevat edellytykset, joita tarkoitetun osajärjestelmän käyttö ja ylläpito sekä YTE:ien käyttöönotto edellyttävät.

4. Kunkin YTE:n kehittäminen perustuu olemassa olevan osajärjestelmän tutkimiseen, ja siinä esitetään tavoitteena oleva osajärjestelmä, joka voidaan saavuttaa asteittain kohtuullisessa ajassa. Tällä tavoin YTE:ien asteittainen hyväksyminen ja niiden noudattaminen mahdollistaa rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden asteittaisen toteuttamisen.

5. YTE:t säilyttävät asianmukaisella tavalla kunkin jäsenvaltion nykyisen rautatiejärjestelmän yhdenmukaisuuden. Tässä tarkoituksessa voidaan kussakin YTE:ssä määrätä erityistapauksista sekä verkon että kalustoyksikköjen osalta. Erityistä huomiota on kohdistettava kuormaulottumiin, raideleveyteen, raideväliin ja kalustoyksiköihin, jotka ovat peräisin kolmansista maista tai joiden määränpäänä on kolmas maa. Kutakin erityistapausta varten YTE:issä täsmennetään täytäntöönpanoa koskevat säännöt niille YTE:n perusosille, joita tarkoitetaan 3 kohdan c–g alakohdassa.

6. Jollei joitakin olennaisten vaatimusten mukaisia teknisiä seikkoja voida nimenomaan käsitellä YTE:ssä, ne on yksilöitävä selvästi YTE:n liitteessä avoimina kohtina. Näihin seikkoihin sovelletaan 17 artiklan 3 kohtaa.

7. YTE:t eivät ole esteenä jäsenvaltioiden päätöksille, jotka koskevat rataverkon käyttöä muiden kuin YTE:issä tarkoitettujen kalustoyksikköjen liikennöintiin.

8. YTE:issä voidaan viitata nimenomaisesti ja selvästi nimettyihin eurooppalaisiin tai kansainvälisiin standardeihin tai eritelmiin taikka viraston julkaisemiin teknisiin asiakirjoihin silloin, kun se on ehdottoman välttämätöntä tämän direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi. Tällöin kyseiset standardit tai eritelmät (tai niiden kyseeseen tulevat osat) tai tekniset asiakirjat katsotaan asianomaisen YTE:n liitteiksi, ja ne muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:ää aletaan soveltaa. Tällaisten standardien tai eritelmien tai teknisten asiakirjojen puuttuessa ja niiden laatimista odottaessa voidaan viitata muihin selvästi nimettyihin säädösluonteisiin asiakirjoihin; kyseeseen tulevat asiakirjat, jotka ovat helposti saatavilla ja julkisia.

▼B

6 artikla

YTE:ien hyväksyminen, tarkistaminen ja julkaiseminen

1. YTE-esitykset ja YTE:iin myöhemmin tehtävät muutokset laatii virasto komission toimeksiannosta tämän direktiivin 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen. Ne laaditaan asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 ja 12 artiklan mukaisesti ja yhteistyössä kyseisissä artikloissa tarkoitettujen työryhmien kanssa.

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä YTE:illä tai niihin tehtävillä muutoksilla, hyväksytään 29 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Komissio voi erittäin kiireellisissä tapauksissa käyttää 29 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua kiireellistä menettelyä.

2. Viraston tehtävänä on valmistella YTE:ien tarkistus ja ajan tasalle saattaminen sekä antaa kaikki tarpeelliset suositukset komissiolle, jotta tekninen kehitys tai sosiaaliset vaatimukset voitaisiin ottaa huomioon. Komissio ilmoittaa kyseisistä suosituksista 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

3. Kukin YTE-esitys laaditaan kahdessa vaiheessa.

Ensimmäisessä vaiheessa virasto määrittelee kyseisen YTE:n perusparametrit sekä liitännät muihin osajärjestelmiin ja muut tarpeelliset erityistapaukset. Kutakin parametriä ja liitäntää varten esitetään toteuttamiskelpoisimmat vaihtoehtoiset ratkaisut teknisine ja taloudellisine perusteluineen.

Toisessa vaiheessa virasto laatii YTE-esityksen näiden perusparametrien pohjalta. Viraston on tarvittaessa otettava huomioon tekninen kehitys, aiemmin tehty standardointityö, olemassa olevien työryhmien työ sekä tunnustetut tutkimustulokset. YTE-esitykseen on liitettävä yleisarvio ehdotetun ratkaisun kokonaiskustannuksista ja sen tuottamista hyödyistä. Arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun ennakoidut vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee.

4. Kunkin YTE:n (perusparametrit mukaan lukien) laatimisessa, hyväksymisessä ja tarkastamisessa on liitäntöjen ohella otettava huomioon niiden noudattamisen edellyttämien teknisten ratkaisujen arvioidut kustannukset ja hyödyt, jotta voidaan määritellä ja toteuttaa mahdollisimman toteuttamiskelpoisia ratkaisuja. Jäsenvaltioiden on osallistuttava tähän arviointiin antamalla tarvittavat tiedot.

▼B

5. Jäljempänä 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle on tiedotettava säännöllisesti YTE:ien laatimisen edistymisestä. Komissio voi komitean pyynnöstä tämän työn aikana antaa mitä tahansa tarpeelliseksi katsomiaan YTE:ien laatimista sekä kustannusten ja hyötyjen arviointia koskevia toimeksiantoja tai suosituksia. Erityisesti komissio voi jäsenvaltion pyynnöstä vaatia, että vaihtoehtoisia ratkaisuja tarkastellaan ja että näiden vaihtoehtoisten ratkaisujen kustannukset ja hyödyt mainitaan YTE-esitykseen liitetyssä kertomuksessa.

6. Kunkin YTE:n hyväksymisen yhteydessä on kyseisen YTE:n voimaantulopäivä vahvistettava 29 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Jos eri osajärjestelmät on teknisen yhteensopivuuden vuoksi otettava samanaikaisesti käyttöön, on vastaavilla YTE:illä oltava sama voimaantulopäivä.

7. YTE:iä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa otetaan huomioon käyttäjien mielipide niistä ominaisuuksista, joilla on suora vaikutus osajärjestelmien käyttöedellytyksiin näiden käyttäjien kannalta. Tässä tarkoituksessa virasto kuulee YTE:ien laatimisen ja tarkistamisen aikana käyttäjiä edustavia yhdistyksiä ja järjestöjä. Se liittää YTE-esitykseen kertomuksen tämän kuulemisen tuloksista.

Komissio laatii luettelon kuultavista yhdistyksistä ja järjestöistä kuultuaan komiteaa 29 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen; luetteloa voidaan tarkastella uudelleen ja saattaa ajan tasalle jonkin jäsenvaltion pyynnöstä tai komission aloitteesta.

8. YTE:iä laadittaessa, hyväksyttäessä ja tarkistettaessa on otettava huomioon työmarkkinaosapuolten kanta 5 artiklan 3 kohdan g alakohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin.

Tätä varten työmarkkinaosapuolia kuullaan ennen kuin YTE-esitys toimitetaan 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle hyväksymistä tai tarkistamista varten.

Työmarkkinaosapuolia kuullaan Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyn komission päätöksen 98/500/EY ([1]) mukaisesti perustetussa alakohtaisessa neuvottelukomiteassa. Työmarkkinaosapuolten on annettava lausuntonsa kolmen kuukauden kuluessa.

9. Kun YTE:n uusiminen johtaa vaatimusten muuttamiseen, YTE:n uudessa versiossa on varmistettava, että se on yhteensopiva YTE:n entisten versioiden mukaisesti käyttöön otettujen osajärjestelmien kanssa.

([1]) EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1792/2006 (EUVL L 362, 20.12.2006, s. 1).

▼B

Jos näille osajärjestelmille tarvitaan uusi lupa tai niitä on uudistettava tai parannettava perustelluista turvallisuus- tai yhteentoimivuussyistä, vastaavat määräajat on ilmoitettava joko YTE:ssä tai jäsenvaltioiden toimesta.

10. Komissio julkaisee YTE:t *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

7 artikla

YTE:ien puutteellisuudet

1. Jos YTE:n hyväksymisen jälkeen ilmenee, ettei se täysin vastaa olennaisia vaatimuksia, 29 artiklassa tarkoitettua komiteaa voidaan kuulla jäsenvaltion pyynnöstä tai komission aloitteesta.

Komissio voi pyytää virastolta teknisen lausunnon. Komissio analysoi teknisen lausunnon yhteistyössä komitean kanssa.

2. Jos YTE:ää on tarkistettava vähäisen virheen takia eikä kyseessä ole välitöntä tarkistusta edellyttävä virhe, komissio voi suositella, että teknistä lausuntoa käytetään, kunnes YTE tarkistetaan 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Tässä tapauksessa virasto julkaisee teknisen lausunnon.

3. Jos YTE:ää on tarkistettava olennaisen tai kriittisen virheen takia, 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tarkistusmenettelyä sovelletaan viipymättä.

8 artikla

YTE:ien soveltamisalan laajentaminen

1. Komissio hyväksyy 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen yhden tai useamman toimeksiannon, jonka tavoitteena on uusien YTE:ien laatiminen ja/tai jo hyväksyttyjen YTE:ien tarkistaminen niiden ratojen ja liikkuvan kaluston kattamiseksi, jotka eivät vielä kuulu soveltamisalaan.

2. Ensimmäisessä toimeksiannossa ilmoitetaan tammikuuhun 2012 mennessä hyväksyttävät ensimmäinen uusien YTE:ien ryhmä ja/tai YTE:ien tarkistukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 artiklan 5 kohdan soveltamista, sikäli kuin on kyse mahdollisuudesta määrittää erityistapauksia, sekä poikkeusten sallimista erityisedellytyksin koskevan 9 artiklan soveltamista. Ensimmäinen toimeksianto laaditaan uusien YTE:ien laatimista ja/tai nykyisten YTE:ien muuttamista koskevan viraston suosituksen perusteella, ja se perustuu kunkin ehdotetun toimenpiteen odotettuun kustannustehokkuuteen ja suhteellisuusperiaatteeseen yhteisön tasolla toteutettavien toimenpiteiden osalta. Tätä varten otetaan asianmukaisella tavalla huomioon liitteessä I oleva 4 kohta ja tarvittava tasapaino toisaalta junaliikenteen jatkuvuuden ja teknisen yhdenmukaistamisen tavoitteiden ja toisaalta kyseisen Euroopan laajuisen, kansallisen, alueellisen tai paikallisen liikenteen välillä.

▼B

3. Kuitenkin sen ajan kun tämän direktiivin soveltamisalaa ei ole vielä laajennettu koskemaan koko rautatiejärjestelmää:

a) käyttöönottolupa

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

— infrastruktuurille, energiaosajärjestelmille sekä rataan kuuluville ohjaus-, hallinta- ja merkinanto -osajärjestelmille verkon osissa, joita YTE:ien soveltamisala ei vielä kata,

myönnetään direktiivin 2004/49/EY 8 artiklassa tarkoitettujen kansallisten sääntöjen mukaisesti tai tarvittaessa tämän direktiivin 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti;

b) käyttöönottolupa kalustoyksiköille, joita aiotaan käyttää satunnaisesti verkon osassa, jota YTE:ien soveltamisala ei vielä kata, myönnetään tämän verkon osan osalta 21–27 artiklan ja direktiivin 2004/49/EY 8 artiklassa tarkoitettujen kansallisten sääntöjen mukaisesti, tai tarvittaessa tämän direktiivin 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

4. Jäsenvaltio voi olla soveltamatta 2 kohdan mukaisesti hyväksyttyjä uusia tai tarkistettuja YTE:iä, kun kyseessä ovat hankkeet, jotka ovat asiaankuuluvan YTE:ien ryhmän julkaisuhetkellä edenneet pitkälle tai joita koskevat sopimukset ovat parhaillaan toteuttamisvaiheessa.

9 artikla

Poikkeukset

1. Merkityksellisten erityistapausten puuttuessa jäsenvaltion ei tarvitse soveltaa yhtä tai useampaa YTE:ää tämän artiklan mukaisesti seuraavissa tapauksissa:

a) kun kyseessä on uutta osajärjestelmää tai nykyisen osajärjestelmän uudistamista tai parantamista koskeva hanke taikka jokin 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu osatekijä, joka on kyseisten YTE:ien julkaisuhetkellä edennyt pitkälle, tai jota koskeva sopimus on parhaillaan toteuttamisvaiheessa;

b) kun kyseessä on nykyisen osajärjestelmän uudistamista tai parantamista koskeva hanke ja kun näiden YTE:ien kuormaulottuma, raideleveys tai raideväli taikka sähköistysjärjestelmän jännite eivät ole yhteensopivia nykyisen osajärjestelmän vastaavien parametrien kanssa;

c) kun kyseessä on uutta osajärjestelmää tai nykyisen osajärjestelmän uudistamista tai parantamista koskeva hanke, joka toteutetaan kyseisen jäsenvaltion alueella, jos sen rataverkko on meren eristämä tai saartama tai maantieteellisten erityisolosuhteiden vuoksi erillään muusta yhteisön rataverkosta;

d) kun on kyseessä nykyisen osajärjestelmän uudistamista, laajentamista tai parantamista koskeva hanke ja kyseisten YTE:ien soveltaminen vaarantaa hankkeen taloudellisen elinkelpoisuuden ja/tai kyseisen jäsenvaltion rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden;

▼B

e) kun edellytykset verkon saattamiseksi nopeasti ennalleen onnettomuuden tai luonnonkatastrofin jälkeen eivät taloudellisesti tai teknisesti salli vastaavien YTE:ien osittaista tai täydellistä soveltamista;

f) kun kalustoyksikköjen lähtö- tai määräpaikka on kolmannessa maassa, jonka raideleveys poikkeaa yhteisössä pääasiallisesti käytetystä raideleveydestä.

2. Asianomaisen jäsenvaltion on kaikissa 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa toimitettava komissiolle asiakirjat, jotka sisältävät liitteessä IX mainitut tiedot. Komissio tutkii jäsenvaltion suunnittelemat toimenpiteet ja ilmoittaa tästä 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

3. Edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetussa tapauksessa kukin jäsenvaltio toimittaa komissiolle yhden vuoden kuluessa kunkin YTE:n voimaantulosta luettelon sen alueella toteutettavista pitkälle edenneistä hankkeista.

4. Edellä 1 kohdan a, c ja e alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa komissio tarkistaa, että asiakirjat ovat vaatimusten mukaisia, ja ilmoittaa jäsenvaltiolle tarkastelunsa tuloksista. Tarvittaessa annetaan sovellettavia eritelmiä koskeva suositus. Jäsenvaltio voi soveltaa vaihtoehtoisia sääntöjä viipymättä.

5. Komissio päättää 1 kohdan b, d ja f alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen, hyväksytäänkö poikkeusta koskeva pyyntö. Komission päätös ei kuitenkaan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa kata kuormaulottumaa eikä raideleveyttä. Komissio tekee päätöksen kuuden kuukauden kuluessa pyynnön ja siihen liitettyjen täydellisten asiakirjojen esittämisestä. Jos tällaista päätöstä ei ole tehty, pyyntö katsotaan hyväksytyksi. Ennen komission päätöksen tekemistä 1 kohdan f alakohdassa tarkoitetussa tapauksessa jäsenvaltio voi soveltaa liitteessä IX tarkoitettuja vaihtoehtoisia sääntöjä.

6. Kaikille jäsenvaltioille ilmoitetaan tutkimusten tulokset sekä 4 ja 5 kohdassa säädetyn menettelyn tuloksista.

III LUKU

YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÄT

10 artikla

Yhteentoimivuuden osatekijöiden saattaminen markkinoille

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta yhteentoimivuuden osatekijöitä

a) saatetaan markkinoille vain, jos ne mahdollistavat rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden toteuttamisen siten, että ne ovat olennaisten vaatimusten mukaisia; ja

b) käytetään alallaan tarkoitustaan vastaavalla tavalla sekä asennetaan ja pidetään kunnossa asianmukaisesti.

Nämä säännökset eivät estä kyseisten osatekijöiden saattamista markkinoille muuta käyttöä varten.

▼B

2. Jäsenvaltiot eivät voi tämän direktiivin perusteella kieltää, rajoittaa tai estää omalla alueellaan saattamasta markkinoille yhteentoimivuuden osatekijöitä niiden käyttämiseksi rautatiejärjestelmässä, jos osatekijät ovat tämän direktiivin säännösten mukaisia. Ne eivät erityisesti voi vaatia tarkastuksia, jotka on jo suoritettu osana liitteessä IV esitetyn EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä.

11 artikla

Vaatimustenmukaisuus tai käyttöönsoveltuvuus

1. Jäsenvaltioiden on pidettävä sellaisia yhteentoimivuuden osatekijöitä, joilla on EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus, tässä direktiivissä säädettyjen olennaisten vaatimusten mukaisina.

2. Jokainen yhteentoimivuuden osatekijä on tarkastettava asianomaista YTE:ää koskevassa vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyssä, ja sen mukaan on liitettävä asiaa koskeva todistus.

3. Jäsenvaltioiden on katsottava yhteentoimivuuden osatekijä olennaisten vaatimusten mukaiseksi, jos se on vastaavan YTE:n edellytysten mukainen tai näiden edellytysten noudattamiseksi kehitettyjen eurooppalaisten eritelmien mukainen.

4. Varaosat sellaisiin osajärjestelmiin, jotka on otettu käyttöön vastaavan YTE:n tullessa voimaan, voidaan asentaa näihin osajärjestelmiin soveltamatta niihin 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.

5. YTE:issä voidaan määrätä siirtymäkaudesta kyseisissä YTE:issä yhteentoimivuuden osatekijöiksi määritellyille rautatieliikennetuotteille, jotka on jo saatettu markkinoille YTE:ien tullessa voimaan. Tällaisten osatekijöiden on täytettävä 10 artiklan 1 kohdan vaatimukset.

12 artikla

Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen eurooppalaisissa eritelmissä

Jos jäsenvaltio tai komissio katsoo, että suoraan tai välillisesti tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi käytetyt eurooppalaiset eritelmät eivät täytä olennaisia vaatimuksia, asiasta ilmoitetaan 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle ja komissio päättää tarkoituksenmukaisimmasta toimenpiteestä eli joko:

a) kyseisten eritelmien poistamisesta osittain tai kokonaan julkaisuista, joissa ne esiintyvät, tai niiden muuttamisesta sen jälkeen, kun direktiivillä 98/34/EY perustettua komiteaa on kuultu; tai

b) YTE:n tarkistamisesta 7 artiklan mukaisesti.

▼B

13 artikla

EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutusta koskeva menettely

1. Valmistajan tai tämän yhteisöön sijoittautuneen edustajan on laatiessaan yhteentoimivuuden osatekijän EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen noudatettava tätä osatekijää koskevan YTE:n määräyksiä.

2. Kun asianomaisessa YTE:ssä niin edellytetään, ilmoitettu laitos, jolle valmistaja tai tämän yhteisöön sijoittautunut edustaja esittää asiaa koskevan pyynnön, suorittaa yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arvioinnin.

3. Jos yhteentoimivuuden osatekijöistä on annettu muita näkökohtia koskevia yhteisön direktiivejä, EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen tulee ilmaista tällöin, että yhteentoimivuuden osatekijä täyttää myös näiden muiden direktiivien vaatimukset.

4. Jos valmistaja tai tämän yhteisöön sijoittautunut edustaja eivät ole täyttäneet 1 ja 3 kohdasta johtuvia velvoitteita, nämä velvoitteet siirtyvät koskemaan jokaista, joka saattaa markkinoille yhteentoimivuuden osatekijän. Samat velvoitteet koskevat, siltä osin kuin on kyse tästä direktiivistä, myös eri alkuperää olevien yhteentoimivuuden osatekijöiden tai niiden osien kokoajaa tai valmistajaa, joka valmistaa yhteentoimivuuden osatekijöitä omaan käyttöönsä.

5. Rajoittamatta 14 artiklan säännösten soveltamista:

a) jos jäsenvaltio katsoo, että EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus on laadittu epäasianmukaisesti, valmistaja tai tämän yhteisöön sijoittautunut edustaja on tarvittaessa velvollinen saattamaan yhteentoimivuuden osatekijän vaatimustenmukaiseksi ja poistamaan tämän sääntöjenvastaisuuden jäsenvaltion määrittämien edellytysten mukaisesti;

b) jos vaatimustenvastaisuus jatkuu, jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet kyseisen yhteentoimivuuden osatekijän markkinoille saattamisen rajoittamiseksi tai kieltämiseksi tai varmistettava sen poistaminen markkinoilta 14 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

14 artikla

Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen yhteentoimivuuden osatekijöissä

1. Jos jäsenvaltio katsoo, että yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on annettu EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja joka on saatettu markkinoille, ei tarkoituksensa mukaisesti käytettynä todennäköisesti täytä olennaisia vaatimuksia, sen on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet osatekijän käyttöalan rajoittamiseksi, sen käytön kieltämiseksi tai sen poistamiseksi markkinoilta. Jäsenvaltion on välittömästi ilmoitettava komissiolle toteutetuista toimenpiteistä ja esitettävä tähän päätökseen johtaneet syyt ja erityisesti, johtuuko vaatimustenvastaisuus

a) olennaisten vaatimusten noudattamatta jättämisestä;

▼B

b) eurooppalaisten eritelmien virheellisestä soveltamisesta, silloin kun näitä eritelmiä on ollut sovellettava;

c) eurooppalaisissa eritelmissä olevista puutteista.

2. Komissio kuulee viipymättä eri osapuolia. Jos komissio katsoo tämän kuulemisen jälkeen, että toimenpide on perusteltu, se ilmoittaa asiasta välittömästi aloitteen tehneelle jäsenvaltiolle sekä muille jäsenvaltioille. Jos komissio katsoo tämän kuulemisen jälkeen, että toimenpide ei ole perusteltu, se ilmoittaa asiasta välittömästi aloitteen tehneelle jäsenvaltiolle sekä valmistajalle tai tämän yhteisöön sijoittautuneelle edustajalle. Kun 1 kohdassa tarkoitetun päätöksen perusteena on eurooppalaisten eritelmien puutteellisuus, noudatetaan 12 artiklassa säädettyä menettelyä.

3. Jos yhteentoimivuuden osatekijä, jolle on annettu EY-vaatimustenmukaisuusvakuutus, osoittautuu vaatimustenvastaiseksi, toimivaltaisen jäsenvaltion on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet vakuutuksen laatijaa vastaan sekä ilmoitettava niistä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

4. Komissio varmistaa, että jäsenvaltiot saavat tiedon tämän menettelyn etenemisestä ja sen tuloksista.

IV LUKU

OSAJÄRJESTELMÄT

15 artikla

Käyttöönottomenettely

1. Kukin jäsenvaltio myöntää käyttöönottoluvan sen omalla alueella sijaitseville tai siellä käytettäville rautatiejärjestelmän rakenteellisille osajärjestelmille, sanotun kuitenkaan rajoittamatta V luvun säännösten soveltamista.

Tätä varten jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet, jotta nämä osajärjestelmät voidaan ottaa käyttöön vain jos ne on suunniteltu, rakennettu ja asennettu tavalla, joka on niitä koskevien olennaisten vaatimusten mukainen, kun ne yhdistetään rautatiejärjestelmään. Erityisesti niiden on tarkistettava:

— osajärjestelmien tekninen yhteensopivuus sen järjestelmän kanssa, johon ne liittyvät,

— osajärjestelmien yhdistämisen turvallisuus direktiivin 2004/49/EY 4 artiklan 3 kohdan ja 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

2. Kunkin jäsenvaltion on tarkastettava ennen näiden osajärjestelmien käyttöönottoa, että ne ovat käyttötoimintaa ja kunnossapitoa koskevien YTE:ien sääntöjen mukaisia siltä osin kuin näitä on sovellettava.

▼B

3. Näiden osajärjestelmien käyttöönoton jälkeen kyseinen tarkastus on tehtävä:

a) infrastruktuurille myönnettäessä ja valvottaessa turvallisuuslupia direktiivin 2004/49/EY 11 artiklan mukaisesti;

b) kalustoyksiköille myönnettäessä ja valvottaessa turvallisuustodistuksia direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan mukaisesti.

Tätä varten on käytettävä asianomaisissa rakenteellisissa ja toiminnallisissa YTE:issä esitettyjä arviointi- ja tarkastusmenettelyjä.

16 artikla

Osajärjestelmien vapaa liikkuvuus

Jäsenvaltiot eivät voi tähän direktiiviin liittyvistä syistä kieltää, rajoittaa tai estää omalla alueellaan sellaisten rautatiejärjestelmän rakenteellisten osajärjestelmien valmistamista, käyttöönottoa ja käyttöä, jotka täyttävät olennaiset vaatimukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 15 artiklan 1 kohdan säännösten soveltamista. Ne eivät erityisesti voi vaatia tarkastuksia, jotka on jo suoritettu:

— joko osana liitteessä V esitettyä EY-tarkastusvakuutuksen antamiseen liittyvää menettelyä,

— tai muissa jäsenvaltioissa ennen tämän direktiivin voimaantuloa tai sen jälkeen vastaavien vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi vastaavissa käyttöolosuhteissa.

17 artikla

YTE:ien ja kansallisten sääntöjen mukaisuus

1. Jäsenvaltioiden on pidettävä yhteentoimivina ja olennaisten vaatimusten mukaisina sellaisia rautatiejärjestelmän rakenteellisia osajärjestelmiä, joilla on EY-tarkastusvakuutus.

2. Se, onko rautatiejärjestelmän rakenteellinen osajärjestelmä olennaisten vaatimusten mukaisesti yhteentoimiva, tarkastetaan suhteessa YTE:iin, jos niitä on laadittu.

3. Jäsenvaltioiden on laadittava kunkin osajärjestelmän osalta luettelo teknisistä säännöistä, joita käytetään olennaisten vaatimusten soveltamiseksi, ja annettava luettelo tiedoksi komissiolle, jos

— asianomaista YTE:ää ei ole, tai

— on ilmoitettu poikkeuksesta 9 artiklan mukaisesti, tai

— erityistapaus edellyttää sellaisten teknisten sääntöjen soveltamista, jotka eivät sisälly asianomaiseen YTE:ään.

▼B

Luettelo annetaan tiedoksi

— joka kerta, kun muutetaan teknisten sääntöjen luetteloa, josta oli direktiivin 96/48/EY 16 artiklan 3 kohdan ja direktiivin 2001/16/EY 16 artiklan 3 kohdan nojalla ilmoitettava 30 päivään huhtikuuta 2005 mennessä, tai

— poikkeuksesta ilmoittamisen jälkeen, tai

— asianomaisen YTE:n julkaisemisen jälkeen.

Tällöin jäsenvaltioiden on myös nimettävä elimet, jotka vastaavat kyseisiin teknisiin määräyksiin liittyvän 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn suorittamisesta.

Komissio toimittaa nämä tiedot virastolle, joka julkaisee ne.

Jäsenvaltioiden on komission pyynnöstä asetettava saataville ilmoitettujen sääntöjen koko teksti. Komissio seuraa uusien sääntöjen käyttöönottoa jäsenvaltioissa ehkäistäkseen lisäesteiden syntymisen ja edistääkseen 27 artiklan mukaista kansallisten sääntöjen luokittelua. Jos komissio katsoo, että uusi sääntö on mielivaltaisen syrjinnän keino tai jäsenvaltioiden välisen rautatieliikenteen peiteltyä rajoittamista, se tekee asianomaiselle jäsenvaltiolle osoitetun päätöksen 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

Puhtaasti paikallisten sääntöjen ja rajoitusten osalta jäsenvaltiot voivat päättää olla tekemättä niistä ilmoitusta. Tällöin jäsenvaltioiden on mainittava kyseiset säännöt ja rajoitukset 35 artiklassa tarkoitetuissa infrastruktuuria koskevissa rekistereissä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sitovat tekniset säännöt julkaistaan ja annetaan kaikkien rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja käyttöönottolupien hakijoiden saataville ja että niiden laatimisessa käytetty kieli on selkeää ja asianomaisten osapuolten ymmärrettävissä.

18 artikla

EY-tarkastusvakuutuksen laatimismenettely

1. EY-tarkastusvakuutuksen laatimiseksi hakijan on pyydettävä tätä tarkoitusta varten valitsemaansa ilmoitettua laitosta suorittamaan liitteessä VI tarkoitettu EY-tarkastusmenettely. Hakija voi olla hankintayksikkö tai rakentaja taikka niiden yhteisön sijoittautunut edustaja.

2. Osajärjestelmän EY-tarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen tehtävä alkaa suunnitteluvaiheessa ja kattaa koko rakennusajan aina osajärjestelmän käyttöönottoa edeltävään luovutukseen saakka. Tehtävä 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.

▼B

3. Ilmoitettu laitos vastaa EY-tarkastusvakuutukseen oheistettavaksi vaadittujen teknisten asiakirjojen laatimisesta. Näihin teknisiin asiakirjoihin on sisällytettävä kaikki tarpeelliset osajärjestelmän ominaisuuksiin liittyvät asiakirjat sekä tarvittaessa kaikki asiakirjat, jotka osoittavat, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat vaatimustenmukaisia. Niistä on myös käytävä ilmi kaikki tekijät, jotka liittyvät käyttöolosuhteisiin ja -rajoituksiin sekä kunnossapitoa, jatkuvaa tai määräaikaista tarkkailua, säätöjä ja kunnossapitoa koskeviin ohjeisiin.

4. Ilmoitettu laitos voi antaa välivaiheen tarkastuslausumia, jotka kattavat tietyt tarkastusmenettelyn vaiheet tai tietyt osajärjestelmän osat. Tällöin sovelletaan liitteessä VI vahvistettua menettelyä.

5. Ilmoitettu laitos voi antaa osajärjestelmien sarjaa tai näiden osajärjestelmien tiettyjä osia koskevia vaatimustenmukaisuustodistuksia, jos tämä on asianomaisissa YTE:issä sallittu.

19 artikla

Olennaisten vaatimusten noudattamatta jättäminen osajärjestelmissä

1. Jos jäsenvaltio katsoo, että rakenteellinen osajärjestelmä, jolle on annettu EY-tarkastusvakuutus siihen liittyvine teknisine asiakirjoineen, ei kaikilta osin vastaa tämän direktiivin säännöksiä eikä erityisesti olennaisia vaatimuksia, jäsenvaltio voi pyytää lisätarkastusten suorittamista.

2. Pyynnön esittäneen jäsenvaltion on ilmoitettava pyydetyistä lisätarkastuksista välittömästi komissiolle esittäen samalla pyynnön perusteet. Komissio kuulee osapuolia, joita asia koskee.

3. Pyynnön esittäneen jäsenvaltion on ilmoitettava, johtuuko se, että osajärjestelmä ei vastaa kaikilta osin tämän direktiivin säännöksiä,

a) siitä, ettei olennaisia vaatimuksia tai YTE:ää ole noudatettu tai YTE:ää on sovellettu väärin. Tällöin komissio ilmoittaa viipymättä sille jäsenvaltiolle, jossa virheellisen EY-tarkastusvakuutuksen antajalla on toimipaikka, ja pyytää sitä toteuttamaan asianmukaiset toimenpiteet;

b) YTE:n puutteellisuudesta. Tällöin noudatetaan 7 artiklassa tarkoitettua menettelyä YTE:n muuttamiseksi.

20 artikla

Olemassa olevien osajärjestelmien käyttöönotto uudistamisen tai parantamisen jälkeen

1. Uudistamisen tai parantamisen osalta hankintayksikön tai valmistajan on esitettävä hanketta koskeva suunnitelma asianomaiselle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltion on tarkastettava tämä suunnitelma ja päätettävä sovellettavassa YTE:ssä osoitettu täytäntöönpanostrategia huomioon ottaen, ovatko työt niin laajoja, että tässä direktiivissä tarkoitettu uusi käyttöönottolupa on tarpeen.

▼B

Uusi käyttöönottolupa on vaadittava aina, kun suunnitteilla olevat työt voivat vaikuttaa kyseisen osajärjestelmän turvallisuuden yleiseen tasoon. Jos uusi lupa on tarpeen, jäsenvaltio päättää, miten laajasti YTE:iä on sovellettava hankkeeseen.

Jäsenvaltion on tehtävä päätöksensä viimeistään neljän kuukauden kuluttua siitä, kun hakija on toimittanut kaikki asiakirjat.

2. Jos uusi käyttöönottolupa on tarpeen ja jos YTE:ää ei sovelleta kaikilta osin, jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle seuraavat tiedot:

— syyt, miksi YTE:ää tai YTE:iä ei sovelleta kaikilta osin,

— YTE:n sijasta sovellettavat tekniset ominaisuudet,

— elimet, jotka huolehtivat näiden ominaisuuksien tapauksessa 18 artiklassa tarkoitetusta tarkastusmenettelystä.

3. Komissio toimittaa 2 kohdassa tarkoitetut tiedot virastolle, joka julkaisee ne.

V LUKU

KALUSTOYKSIKÖT

21 artikla

Kalustoyksikköjen käyttöönottolupa

1. Ennen kuin kalustoyksikköä käytetään verkossa, kyseisen verkon osalta toimivaltaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen on annettava lupa sen käyttöönottoon, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

2. YTE:n mukaisen kalustoyksikön lupa on myönnettävä 22 tai 23 artiklan mukaisesti.

3. Muun kuin YTE:n mukaisen kalustoyksikön lupa on myönnettävä 24 tai 25 artiklan mukaisesti.

4. Hyväksytyn tyypin mukaisen kalustoyksikön lupa on myönnettävä 26 artiklan mukaisesti.

5. Yhden jäsenvaltion myöntämä lupa on voimassa kaikissa jäsenvaltioissa sanotun kuitenkaan rajoittamatta lisälupia koskevien 23 ja 25 artiklan soveltamista. Jäsenvaltioiden on täsmennettävä erityisiä kansallisia sääntöjä tai tämän direktiivin täytäntöönpanoa koskevia kansallisia säännöksiä antamalla, tarvitaanko YTE:n mukaiselle kalustoyksikölle 23 artiklassa tarkoitettujen asianomaisten säännösten mukaisesti muita lupia, tai tarvitaanko muulle kuin YTE:n mukaiselle kalustoyksikölle 25 artiklan mukaisesti muita lupia.

6. Toimivaltaisen kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös kustakin käyttöönottolupahakemuksesta 22 ja 23 taikka 24 ja 25 artiklan mukaisesti. Käyttöönottolupaan voidaan liittää käyttöehtoja ja muita rajoituksia.

▼B

7. Kansallisen turvallisuusviranomaisen päätös kalustoyksikön käyttöönottoluvan epäämisestä on perusteltava asianmukaisesti. Hakija voi pyytää yhden kuukauden kuluessa kielteisen päätöksen tiedoksiantamisesta toimivaltaiselta kansalliselta turvallisuusviranomaiselta sen uudelleentutkimista asianmukaisesti perustelluista syistä. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tällöin joko pysytettävä tai kumottava päätöksensä kahden kuukauden kuluessa muutoshakemuksen vastaanottamisesta. Mikäli kielteinen päätös pysytetään, hakija voi pyytää asiasta vastaavan jäsenvaltion direktiivin 2004/49/EY 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti nimeämää muutoksenhakuelintä tutkimaan asian uudelleen perustelluista syistä. Jäsenvaltiot voivat nimetä direktiivin 2001/14/EY 30 artiklan mukaisesti perustetun sääntelyelimensä tätä muutoksenhakumenettelyä varten.

8. Jos toimivaltainen kansallinen turvallisuusviranomainen ei tee 23 artiklan 7 kohdassa ja 25 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua päätöstä säädetyssä määräajassa, kyseessä olevan kalustoyksikön katsotaan olevan hyväksytty käyttöön kolmen kuukauden kuluttua kyseisen määräajan päättymisestä. Tämän kohdan nojalla myönnetyt luvat ovat voimassa vain sen verkon osalta, jonka kohdalla toimivaltainen kansallinen turvallisuusviranomainen ei toiminut määräajassa.

9. Kansallisen turvallisuusviranomaisen, joka aikoo peruuttaa myöntämänsä käyttöönottoluvan tai luvan, joka on myönnetty hakijalle 8 kohdan nojalla, on sovellettava direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua turvallisuustodistusten muutosmenettelyä tai tarvittaessa kyseisen direktiivin 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua turvallisuuslupien muutosmenettelyä.

10. Muutoksenhakumenettelyn yhteydessä 7 kohdassa tarkoitettu toimivaltainen muutoksenhakuelin voi pyytää virastolta lausuntoa, joka on tällaisessa tapauksessa annettava kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä ja toimitettava hakijalle, toimivaltaiselle muutoksenhakuelimelle ja luvan myöntämisestä kieltäytyneelle toimivaltaiselle kansalliselle turvallisuusviranomaiselle.

11. Sellaisten kalustoyksikköjen tapauksessa, jotka liikennöivät jonkin jäsenvaltion ja kolmannen maan välillä rataverkossa, jonka raideleveys eroaa yhteisön pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, ja joille voidaan myöntää poikkeus 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti tai joita koskee jokin erityistapaus, 22 ja 24 artiklassa tarkoitetut kansalliset säännöt voivat sisältää kansainvälisiä sopimuksia, jos ne ovat yhteisön lainsäädännön mukaisia.

12. Ennen 19 päivää heinäkuuta 2008 myönnetyt käyttöönottoluvat, myös kansainvälisten sopimusten, erityisesti RIC (Regolamento Internazionale Carrozze)- ja RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) -sopimusten, nojalla myönnetyt luvat, ovat edelleen voimassa niiden ehtojen mukaisesti, joiden perusteella luvat on myönnetty. Tätä säännöstä sovelletaan 22, 23, 24 ja 25 artiklaan nähden ensisijaisesti.

▼B

13. Jäsenvaltiot voivat myöntää käyttöönottolupia kalustoyksikköjen sarjoille. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on tätä varten annettava hakijalle tiedot noudatettavasta menettelystä.

14. Tämän artiklan mukaisesti myönnetyt käyttöönottoluvat eivät rajoita muiden ehtojen soveltamista, jotka on asetettu direktiivin 2004/49/EY 9, 10 ja 11 artiklan mukaisesti rautatieyrityksille ja infrastruktuurin haltijoille kyseisten kalustoyksikköjen liikennöimiselle asianomaisessa verkossa.

22 artikla

YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen ensimmäinen käyttöönottolupa

1. Tätä artiklaa sovelletaan kalustoyksiköihin, jotka ovat kaikkien käyttöönottohetkellä voimassa olevien asiaankuuluvien YTE:ien mukaisia, edellyttäen, että merkityksellinen osa olennaisista vaatimuksista sisältyy kyseisiin YTE:iin ja että asianomaista liikkuvaa kalustoa koskevat YTE:t ovat tulleet voimaan ja niitä on sovellettava.

2. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on myönnettävä ensimmäinen lupa seuraavasti:

a) Siinä tapauksessa, että kaikki kalustoyksikön rakenteelliset osajärjestelmät on hyväksytty IV luvun säännösten mukaisesti, lupa on myönnettävä ilman muita tarkastuksia.

b) Siinä tapauksessa, että on kyse kalustoyksiköstä, jolla on kaikki tarvittavat 18 artiklassa säädetyt EY-tarkastusvakuutukset, perusteet, joiden noudattamisen kansallinen turvallisuusviranomainen voi tarkastaa käyttöönottoluvan myöntämiseksi, voivat koskea ainoastaan:

— kalustoyksikön asianomaisten osajärjestelmien teknistä yhteensopivuutta ja niiden yhdistämisen turvallisuutta 15 artiklan 1 kohdan mukaisesti,

— kalustoyksikön ja asianomaisen verkon teknistä yhteensopivuutta,

— avoimiin kohtiin sovellettavia kansallisia sääntöjä,

— asianomaisissa YTE:issä yksilöityihin erityistapauksiin sovellettavia kansallisia sääntöjä.

23 artikla

YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen täydentävät käyttöönottoluvat

1. Kaikilta osin YTE:n mukaisilta kalustoyksiköiltä, joiden osalta YTE:t kattavat asiaankuuluvien osajärjestelmien kaikki näkökohdat eikä kalustoyksiköiden osajärjestelmissä ole erityistapauksia eikä pelkästään kalustoyksikön ja verkon tekniseen yhteensopivuuteen liittyviä avoimia kohtia, ei saa käyttöönottoluvan lisäksi vaatia mitään muuta käyttöönottolupaa, kun kalustoyksiköt liikkuvat YTE:n mukaisissa verkoissa muissa jäsenvaltioissa tai noudattavat asianomaisissa YTE:issä määriteltyjä ehtoja.

▼B

2. Kun on kyse kalustoyksiköistä, joille on annettu käyttöönottolupa 22 artiklan mukaisesti mutta jotka eivät kuulu 1 kohdan soveltamisalaan, jäsenvaltioiden on päätettävä, tarvitaanko niiden alueella täydentäviä käyttöönottolupia. Tässä tapauksessa sovelletaan 3–7 kohtaa.

3. Hakijan on toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle kalustoyksikköä tai kalustoyksikön tyyppiä koskevat asiakirjat ja selvitys sen suunnitellusta käytöstä verkossa. Asiakirjoissa on oltava seuraavat tiedot:

a) asiakirjaselvitys siitä, että rautatiekalustoyksiköille on myönnetty käyttöönottolupa muussa jäsenvaltiossa 22 artiklan mukaisesti;

b) jäljennös liitteessä VI tarkoitetuista teknisistä asiakirjoista. Tallennuslaitteilla varustettujen kalustoyksikköjen tapauksessa tähän kuuluvat luettavassa ja arvioitavassa muodossa olevat tiedot tietojen kokoamismenettelystä, edellyttäen, että kyseisiä tietoja ei ole yhdenmukaistettu asianomaisessa YTE:ssä;

c) asiakirjat, joista ilmenevät kalustoyksikön aiempi kunnossapito ja tarvittaessa luvan myöntämisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset;

d) teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia koskeva selvitys siitä, että kalustoyksikkö on yhteensopiva infrastruktuurien ja kiinteiden laitteistojen (myös ilmasto-olosuhteiden, energiansyöttöjärjestelmän, ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmän, raideleveyden ja infrastruktuurin ulottuman, suurimman sallitun akselipainon sekä verkon muiden rajoittavien parametrien) kanssa.

4. Perusteet, jotka kansallinen turvallisuusviranomainen tarkastaa, voivat koskea ainoastaan seuraavia seikkoja:

— kalustoyksikön ja asianomaisen verkon tekninen yhteensopivuus, tällaisen yhteensopivuuden varmistamiseksi avoimiin kohtiin sovellettavat kansalliset säännöt mukaan luettuina,

— asianomaisissa YTE:issä yksilöityihin erityistapauksiin sovellettavat säännöt.

5. Kansallinen turvallisuusviranomainen voi pyytää lisätietoja tai riskiarviointien tekemistä direktiivin 2004/49/EY 6 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti taikka testien suorittamista verkossa edellä 4 kohdassa tarkoitettujen perusteiden tarkastamiseksi. Tämän direktiivin 27 artiklassa tarkoitetun vertailuasiakirjan hyväksymisen jälkeen kansallinen turvallisuusviranomainen voi kuitenkin suorittaa tällaisen tarkastamisen ainoastaan mainitussa asiakirjassa olevaan ryhmään B tai C liittyvien kansallisten sääntöjen perusteella.

6. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on hakijaa kuultuaan määriteltävä vaadittujen lisätietojen, riskianalyysien ja testien laajuus ja sisältö. 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. Tarvittaessa kansallisen turvallisuusviranomaisen on ryhdyttävä toimenpiteisiin varmistaakseen, että testit toteutetaan.

▼B

7. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös kustakin tämän artiklan mukaisesti esitetystä käyttöönottolupahakemuksesta viipymättä ja viimeistään

a) kahden kuukauden kuluttua 3 kohdassa tarkoitettujen teknisten asiakirjojen toimittamisesta;

b) tapauksen mukaan kuukauden kuluttua kansallisen turvallisuusviranomaisen mahdollisesti pyytämien lisätietojen toimittamisesta;

c) tapauksen mukaan kuukauden kuluttua kansallisen turvallisuusviranomaisen mahdollisesti pyytämien testien tulosten saamisesta.

24 artikla

Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen ensimmäinen käyttöönottolupa

1. Tätä artiklaa sovelletaan kalustoyksiköihin, jotka eivät ole kaikkien käyttöönottohetkellä voimassa olevien asiaankuuluvien YTE:ien mukaisia, mukaan luettuina kalustoyksiköt, joille on myönnetty poikkeuksia, tai jos merkityksellinen osa olennaisista vaatimuksista ei sisälly yhteen tai useampaan YTE:ään.

2. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on myönnettävä ensimmäinen lupa seuraavasti:

— mahdollisten YTE:n kattamien teknisten näkökohtien osalta sovelletaan EY-tarkastusmenettelyä;

— muiden teknisten näkökohtien osalta sovelletaan tämän direktiivin 17 artiklan 3 kohdan ja direktiivin 2004/49/EY 8 artiklan nojalla tiedoksi annettuja kansallisia sääntöjä.

Ensimmäinen lupa on voimassa vain luvan myöntäneen jäsenvaltion liikenneverkossa.

25 artikla

Muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksiköiden täydentävät käyttöönottoluvat

1. Kun on kyse kalustoyksiköistä, joille on myönnetty käyttöönottolupa yhdessä jäsenvaltiossa 21 artiklan 12 kohdan tai 24 artiklan mukaisesti, muut jäsenvaltiot voivat päättää tämän artiklan mukaisesti, tarvitaanko niiden alueella täydentäviä käyttöönottolupia.

2. Hakijan on toimitettava kansalliselle turvallisuusviranomaiselle kalustoyksikköä tai kalustoyksikön tyyppiä koskevat tekniset asiakirjat ja yksityiskohtainen selvitys suunnitellusta käytöstä verkossa. Asiakirjoissa on oltava seuraavat tiedot:

a) asiakirjaselvitys siitä, että kalustoyksikölle on myönnetty käyttöönottolupa toisessa jäsenvaltiossa, ja tiedot menettelystä, jota on sovellettu sen osoittamiseksi, että kalustoyksikkö täyttää voimassa olevat turvallisuusvaatimukset, tarvittaessa 9 artiklan mukaisesti sovelletut tai myönnetyt poikkeukset mukaan lukien;

▼B

b) tekniset tiedot, kunnossapito-ohjelma ja toiminnalliset ominaisuudet. Tallennuslaitteilla varustettujen kalustoyksiköiden tapauksessa tähän kuuluvat luettavassa ja arvioitavassa muodossa olevat direktiivin 2004/49/EY 20 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaiset tiedot tietojen kokoamismenettelystä;

c) asiakirjat, joista ilmenevät kalustoyksikön aiempi käyttö, kunnossapito ja tarvittaessa luvan myöntämisen jälkeen tehdyt tekniset muutokset;

d) teknisiä ja toiminnallisia ominaisuuksia koskeva selvitys siitä, että kalustoyksikkö on yhteensopiva infrastruktuurien ja kiinteiden laitteistojen (myös ilmasto-olosuhteiden, energiansyöttöjärjestelmän, liikenteenohjaus- ja valvontajärjestelmän sekä opastin-/merkinantojärjestelmän, raideleveyden ja infrastruktuurin ulottuman, suurimman sallitun akselipainon sekä verkon muiden rajoittavien parametrien) kanssa.

3. Kansallinen turvallisuusviranomainen voi kyseenalaistaa 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut tiedot ainoastaan siinä tapauksessa, että se pystyy osoittamaan, tämän rajoittamatta 16 artiklan soveltamista, merkittävän turvallisuusriskin olemassaolon. Sen jälkeen kun 27 artiklassa tarkoitettu vertailuasiakirja on hyväksytty, kansallinen turvallisuusviranomainen ei voi tässä yhteydessä vedota mihinkään asiakirjassa lueteltuun, ryhmään A kuuluvaan sääntöön.

4. Kansallinen turvallisuusviranomainen voi pyytää lisätietoja tai riskiarviointien tekemistä direktiivin 2004/49/EY 6 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti taikka testien suorittamista verkossa sen tarkastamiseksi, että tämän artiklan 2 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitetut tiedot ovat sellaisten voimassa olevien kansallisten sääntöjen mukaiset, joista on ilmoitettu komissiolle direktiivin 2004/49/EY 8 artiklan tai tämän direktiivin 17 artiklan mukaisesti. Tämän direktiivin 27 artiklassa tarkoitetun vertailuasiakirjan hyväksymisen jälkeen kansallinen turvallisuusviranomainen voi kuitenkin suorittaa tällaisen tarkastamisen ainoastaan kyseisessä asiakirjassa olevassa ryhmässä B tai C lueteltujen kansallisten sääntöjen perusteella.

Kansallisen turvallisuusviranomaisen on hakijaa kuultuaan määriteltävä vaadittujen lisätietojen, riskianalyysien tai testien laajuus ja sisältö. 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. Tarvittaessa kansallisen turvallisuusviranomaisen on ryhdyttävä toimenpiteisiin varmistaakseen, että testit toteutetaan.

5. Kansallisen turvallisuusviranomaisen on tehtävä päätös kustakin tämän artiklan mukaisesti esitetystä käyttöönottolupahakemuksesta viipymättä ja viimeistään

a) neljän kuukauden kuluttua 2 kohdassa tarkoitettujen teknisten asiakirjojen toimittamisesta;

▼B

b) tarvittaessa kahden kuukauden kuluttua kansallisen turvallisuusviranomaisen 4 kohdan mukaisesti pyytämien lisätietojen ja riskianalyysien toimittamisesta;

c) tarvittaessa kahden kuukauden kuluttua kansallisen turvallisuusviranomaisen 4 kohdan mukaisesti pyytämien testien tulosten toimittamisesta.

26 artikla

Kalustoyksikkötyyppien hyväksyntä

1. Jäsenvaltiot voivat myöntää kalustoyksikkötyyppien hyväksyntöjä.

2. Jos jäsenvaltiot kuitenkin hyväksyvät kalustoyksikön, niiden on samaan aikaan hyväksyttävä kalustoyksikön tyyppi.

3. Jäsenvaltion on hyväksyttävä kyseisessä jäsenvaltiossa jo hyväksytyn tyypin mukainen kalustoyksikkö hakijan toimittaman tyypinmukaisuusvakuutuksen perusteella ilman muita tarkastuksia. Jos YTE:issä olevat asiaankuuluvat määräykset ja kansalliset säännöt, joiden perusteella kalustoyksikkötyyppi on hyväksytty, ovat kuitenkin muuttuneet, jäsenvaltioiden on päätettävä, ovatko jo myönnetyt tyyppihyväksynnät edelleen voimassa vai onko ne uusittava. Perusteet, jotka kansallinen turvallisuusviranomainen tarkastaa tyyppihyväksyntää uusittaessa, voivat koskea vain muuttuneita sääntöjä. Tyyppihyväksynnän uusiminen ei vaikuta kalustoyksiköille aikaisemmin hyväksyttyjen tyyppien perusteella jo myönnettyihin hyväksyntöihin.

4. Komissio hyväksyy tyypinmukaisuusvakuutuksen mallin 19 päivään heinäkuuta 2009 mennessä viraston laatiman ehdotuksen perusteella ja 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Tyypinmukaisuusvakuutuksen laatimisessa on noudatettava

a) YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen osalta asiaankuuluvien YTE:ien mukaisia tarkastusmenettelyjä;

b) muiden kuin YTE:n mukaisten kalustoyksikköjen osalta päätöksen 93/465/ETY moduuleissa D tai E määriteltyjä tarkastusmenettelyjä. Komissio voi hyväksyä 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen *ad hoc* -tarkastusmenettelyn.

6. Hakija voi pyytää tyyppihyväksyntää useissa jäsenvaltioissa samanaikaisesti. Tässä tapauksessa kansallisten turvallisuusviranomaisten on toimittava yhteistyössä menettelyn yksinkertaistamiseksi ja hallinnollisen työn vähentämiseksi.

7. Tyyppihyväksynnät merkitään 34 artiklassa tarkoitettuun hyväksyttyjen tyyppien eurooppalaiseen rekisteriin. Tässä rekisterissä yksilöidään jäsenvaltio tai jäsenvaltiot, joissa kalustoyksikkötyyppi on hyväksytty.

▼B

27 artikla

Kansallisten sääntöjen luokittelu

1. Edellä 25 artiklassa tarkoitetun kalustoyksikköjen käyttöönottolupamenettelyn helpottamiseksi kansalliset säännöt luokitellaan liitteen VII mukaisesti.

2. Virasto tarkistaa liitteessä VII olevassa 1 osassa olevia parametreja ja antaa tarpeellisiksi katsomansa suositukset komissiolle 19 päivään tammikuuta 2009 mennessä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 30 artiklan 3 kohdan soveltamista.

3. Viraston on laadittava suositus vertailuasiakirjaksi, jossa viitataan ristiin kaikkiin jäsenvaltioiden soveltamiin kalustoyksikköjen käyttöönottoa koskeviin kansallisiin sääntöihin. Kansallisten turvallisuusviranomaisten on toimittava yhteistyössä viraston kanssa tässä tehtävässä.

4. Komissio hyväksyy viraston suosituksen perusteella ja 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen vertailuasiakirjan ja sen päivittämistä koskevat mahdolliset päätökset.

VI LUKU

ILMOITETUT LAITOKSET

28 artikla

Ilmoitetut laitokset

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille 13 artiklassa tarkoitetun vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyn sekä 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn suorittamisesta vastaavat laitokset, kunkin laitoksen tehtäväalue sekä komissiolta etukäteen saatu tunnusnumero. Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* luettelon näistä laitoksista, niiden tunnusnumeroista ja tehtäväalueista sekä huolehtii tämän luettelon pitämisestä ajan tasalla.

2. Jäsenvaltioiden on sovellettava liitteessä VIII esitettyjä perusteita, kun ne arvioivat ilmoitettavia laitoksia. Laitosten, jotka täyttävät sovellettavissa eurooppalaisissa standardeissa vahvistetut arviointiperusteet, on katsottava täyttävän kyseiset vaatimukset.

3. Jäsenvaltion on peruttava hyväksyntä laitokselta, joka ei enää täytä liitteessä VIII tarkoitettuja arviointiperusteita. Jäsenvaltion on välittömästi ilmoitettava asiasta komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

4. Jos jäsenvaltio tai komissio katsoo, ettei jonkin toisen jäsenvaltion ilmoittama laitos täytä liitteessä VIII tarkoitettuja perusteita, komissio kuulee osapuolia, joita asia koskee. Komissio ilmoittaa viimeksi mainitulle jäsenvaltiolle kaikista muutoksista, jotka ovat välttämättömiä, jotta ilmoitettu laitos voisi säilyttää sille myönnetyn aseman.

▼B

5. Komissio asettaa ilmoitettujen laitosten koordinaatioryhmän, jäljempänä ’koordinaatioryhmä’, joka käsittelee kaikkia kysymyksiä, jotka liittyvät 13 artiklassa tarkoitettujen vaatimustenmukaisuuden ja käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyjen ja 18 artiklassa tarkoitetun tarkastusmenettelyn tai asianomaisten YTE:ien soveltamiseen. Jäsenvaltioiden edustajat voivat osallistua tarkkailijoina koordinaatioryhmän työskentelyyn.

Komissio ja tarkkailijat tiedottavat 29 artiklassa tarkoitetulle komitealle koordinaatioryhmän työskentelystä. Komissio ehdottaa tarvittaessa aiheellisia toimenpiteitä ongelmien ratkaisemiseksi. Ilmoitettujen laitosten välinen koordinointi toteutetaan tarvittaessa 30 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

6. Ensimmäisessä 39 artiklassa tarkoitetuista kertomuksista arvioidaan myös liitteessä VIII olevien perusteiden täytäntöönpanoa ja ehdotetaan tarvittaessa asianmukaisia toimenpiteitä.

VII LUKU

KOMITEA JA TYÖOHJELMA

29 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa direktiivin 96/48/EY 21 artiklalla perustettu komitea, jäljempänä ’komitea’.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

4. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

5. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1, 2, 4 ja 6 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

30 artikla

Muut tehtävät

1. Komissio voi saattaa komitean käsiteltäväksi mitä tahansa tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä. Komissio antaa 29 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen tarvittaessa täytäntöönpanoa koskevan suosituksen.

▼B

2. Komitea voi käsitellä kaikkia rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen liittyviä kysymyksiä, mukaan lukien yhteisön rautatiejärjestelmän ja kolmansien maiden rautatiejärjestelmien yhteentoimivuuteen liittyvät kysymykset.

3. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat liitteiden II–IX mukauttamista, hyväksytään 29 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Komitea voi tarvittaessa perustaa työryhmiä avustamaan sitä tehtäviensä suorittamisessa erityisesti ilmoitettujen laitosten koordinoimiseksi.

31 artikla

Työohjelma

1. Komissio laatii työohjelman, jossa otetaan huomioon 8 artiklassa säädetty soveltamisalan laajentaminen, 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu YTE:ien muuttaminen sekä komissiolle tällä direktiivillä asetetut muut velvollisuudet. Komissio pitää komitean täysin ajan tasalla ja mukana ohjelman laatimisessa ja päivittämisessä.

2. Työohjelmaan on sisällyttävä seuraavat vaiheet:

a) osajärjestelmien luetteloon (liite II) perustuvan yhteisön rautatiejärjestelmän mallin valmistelu viraston laatiman luonnoksen pohjalta YTE:ien yhdenmukaisuuden varmistamiseksi; malliin on sisällytettävä erityisesti järjestelmän eri osatekijät ja niiden väliset liitännät; se toimii viitekehyksenä rajattaessa kunkin YTE:n soveltamisalaa;

b) YTE:ien laatimisessa käytettävän mallirakenteen kehittäminen;

c) menettelytapojen kehittäminen YTE:issä esitettyjen ratkaisujen kustannustehokkuuden arvioimiseksi;

d) YTE:ien laatimiseksi tarvittavien toimeksiantojen antaminen;

e) kutakin YTE:ää vastaavien perusparametrien yksilöinti;

f) standardointiohjelmia koskevien luonnosten hyväksyminen;

g) direktiivin 2004/50/EY voimaantulon ja YTE:ien, mukaan lukien 36 artiklassa tarkoitettu ohjeisto, julkaisemisen välisen siirtymäkauden hallinnointi.

▼B

VIII LUKU

RATAVERKKOA JA KALUSTOYKSIKKÖJÄ KOSKEVAT REKISTERIT

32 artikla

Kalustoyksikköjen numerointijärjestelmä

1. Kaikissa yhteisön rautatiejärjestelmässä käyttöön otetuissa kalustoyksiköissä on oltava eurooppalainen kalustoyksikkönumero, joka annetaan myönnettäessä ensimmäinen käyttöönottolupa.

2. Ensimmäistä lupaa hakeva vastaa myös kalustoyksikölle annetun eurooppalaisen kalustoyksikkönumeron merkitsemisestä asianomaiseen kalustoyksikköön.

3. Eurooppalainen kalustoyksikkönumero on mainittava käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä.

4. Kalustoyksikölle annetaan eurooppalainen kalustoyksikkönumero vain kerran, ellei käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevassa YTE:ssä toisin mainita.

5. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat sellaisten kalustoyksikköjen osalta, jotka liikennöivät tai joiden on tarkoitus liikennöidä kolmansista maista tai kolmansiin maihin, joiden raideleveys eroaa yhteisön pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, hyväksyä kalustoyksikköjen selkeän yksilöinnin muunlaisen tunnistejärjestelmän mukaisesti.

33 artikla

Kansalliset kalustorekisterit

1. Kunkin jäsenvaltion on pidettävä rekisteriä alueellaan käyttöluvan saaneista raideliikenteen kalustoyksiköistä. Kyseisen rekisterin on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) rekisterissä noudatetaan 2 kohdassa määriteltyjä yhteisiä eritelmiä;

b) rekisteriä pitää rautatiealan yrityksistä riippumaton elin, joka myös pitää sen ajan tasalla;

c) direktiivin 2004/49/EY 16 ja 21 artiklassa tarkoitetuilla turvallisuusviranomaisilla ja tutkintaelimillä on pääsy rekisteriin; oikeutetun pyynnön perusteella tietoja voivat saada myös direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa nimetyt sääntelyelimet ja virasto, rautatieyritys ja rataverkon haltijat sekä ne henkilöt tai organisaatiot, jotka rekisteröivät kalustoyksikköjä tai jotka on yksilöity rekisterissä.

2. Rekisteriä koskevat yhteiset eritelmät hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen ja viraston tekemän eritelmäehdotuksen pohjalta. Eritelmäehdotusten sisällön on oltava seuraava: sisältö, tietomuoto, toiminnallinen ja tekninen rakenne, toimintatapa, tietojen vaihtoa koskevat järjestelyt mukaan luettuina, sekä tietojen tallentamista ja käyttöä koskevat säännöt. Rekisterissä on oltava kustakin kalustoyksiköstä vähintään seuraavat tiedot:

a) eurooppalainen kalustoyksikkönumero;

b) viitetiedot EY-tarkastusvakuutuksesta ja sen antajasta;

▼B

c) viitetiedot 34 artiklassa tarkoitetusta hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalaisesta rekisteristä;

d) kalustoyksikön omistaja ja haltija;

e) kalustoyksikön käyttöön liittyvät mahdolliset rajoitukset;

f) kunnossapidosta vastaava yksikkö.

3. Rekisterinpitäjän on ilmoitettava välittömästi kansalliseen rautateiden kalustorekisteriin merkittyihin tietoihin tehdyistä muutoksista, kalustoyksikön romuttamisesta ja rekisterinpitäjän päätöksestä olla rekisteröimättä enää kalustoyksikköä sen jäsenvaltion viranomaisille, jossa kalustoyksikölle on myönnetty käyttölupa.

4. Niin kauan kuin jäsenvaltioiden kansalliset kalustorekisterit eivät ole yhteydessä toisiinsa, kunkin jäsenvaltion on pidettävä rekisteriään ajan tasalla sisällyttäen siihen muutokset, jotka toinen jäsenvaltio tekee omaan rekisteriinsä sitä koskevien tietojen osalta.

5. Jos kalustoyksiköt otetaan käyttöön ensimmäistä kertaa kolmannessa maassa ja jäsenvaltio myöntää niille käyttöönottoluvan alueellaan, kyseisen jäsenvaltion on varmistettava, että 2 kohdan d–f alakohdassa luetellut tiedot voidaan hakea kansallisesta kalustorekisteristä. Edellä 2 kohdan f alakohdassa tarkoitetut tiedot voidaan korvata kunnossapitosuunnitelmaan liittyvillä turvallisuuden kannalta olennaisilla tiedoilla.

34 artikla

Hyväksyttyjen kalustoyksikkötyyppien eurooppalainen rekisteri

1. Viraston on perustettava ja pidettävä ajan tasalla rekisteri raideliikenteen kalustoyksikkötyypeistä, joiden käyttöönotolle yhteisön rautatieverkossa jäsenvaltiot ovat myöntäneet luvan. Kyseisen rekisterin on täytettävä seuraavat vaatimukset:

a) rekisteri on julkinen ja siihen on kaikilla sähköinen pääsy;

b) rekisterissä noudatetaan 4 kohdassa tarkoitettuja yhteisiä eritelmiä;

c) rekisteri on liitetty kaikkiin kansallisiin kalustorekistereihin.

2. Rekisterin on sisällettävä seuraavat yksityiskohtaiset tiedot kustakin kalustoyksikkötyypistä:

a) kalustoyksikkötyypin tekniset ominaispiirteet sellaisina kuin ne on määritelty asianomaisissa YTE:issä;

b) valmistajan nimi;

c) kullekin kalustoyksikkötyypille myönnettyjen peräkkäisten lupien myöntämispäivämäärät, viitetiedot ja luvan myöntäneet jäsenvaltiot sekä mahdolliset lupia koskevat rajoitukset tai peruutukset.

▼B

3. Kun jäsenvaltiossa myönnetään, muutetaan, keskeytetään tai peruutetaan tyyppihyväksyntä, kyseisen jäsenvaltion kansallisen turvallisuusviranomaisen on ilmoitettava asiasta virastolle, jotta tämä voi saattaa rekisterin ajan tasalle.

4. Rekisteriä koskevat yhteiset eritelmät hyväksytään 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen ja viraston tekemän eritelmäehdotuksen pohjalta. Eritelmäehdotusten sisällön on oltava seuraava: sisältö, tietomuoto, toiminnallinen ja tekninen rakenne, toimintatapa sekä tietojen tallentamista ja käyttöä koskevat säännöt.

35 artikla

Infrastruktuurirekisteri

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että infrastruktuurirekisterit julkaistaan ja saatetaan ajan tasalle 2 kohdassa säädetyn päivitysaikataulun perusteella. Näissä rekistereissä esitetään kullekin osajärjestelmälle tai sen osalle tärkeimmät ominaisuudet (esimerkiksi perusparametrit) ja niiden yhteensopivuus sovellettavien YTE:ssä esitettyjen ominaisuuksien kanssa. Tätä varten kussakin YTE:ssä ilmoitetaan täsmällisesti, mitä tietoja infrastruktuurirekisterissä on oltava.

2. Virasto laatii luonnoksen rekisterin eritelmistä, jotka koskevat sen ulkoasua ja sen muotoa, päivitysaikataulua ja käyttöohjeita ja joissa otetaan huomioon myös ennen tämän direktiivin voimaantuloa käyttöönotettuun infrastruktuuriin sovellettava asianmukainen siirtymäkausi. Komissio hyväksyy eritelmät 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

IX LUKU

SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET

36 artikla

Ohjeistoluonnokset

1. Virasto laatii asetuksen (EY) N:o 881/2004 3 ja 12 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden tämän direktiivin 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmoittamien tietojen sekä alan teknisten asiakirjojen ja asianomaisten kansainvälisten sopimusten pohjalta ohjeistoluonnoksen teknisiä sääntöjä varten, joilla varmistetaan tämän direktiivin 1 artiklassa määriteltyyn soveltamisalaan lisättävien rataverkkojen ja kalustoyksikköjen yhteentoimivuuden nykyinen taso. Komissio vahvistaa ohjeiston tarvittaessa tämän direktiivin 29 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

▼B

2. Ohjeiston hyväksymisen jälkeen jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan antaa sellaisia kansallisia säännöksiä tai laatia alueellaan sellaisia luonnoksia, jotka eroavat ohjeistosta.

X LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

37 artikla

Perusteluvelvollisuus

Tätä direktiiviä sovellettaessa tehdyt päätökset, jotka koskevat yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointia ja rautatiejärjestelmän osajärjestelmien tarkistamista, sekä 7, 12, 14 ja 19 artiklan mukaisesti tehdyt päätökset on perusteltava yksityiskohtaisesti. Päätöksestä on ilmoitettava viipymättä sille, jota asia koskee, ja samalla on ilmoitettava kyseisessä jäsenvaltiossa voimassa olevan lainsäädännön mukaisista muutoksenhakukeinoista ja niille asetetuista määräajoista.

38 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava 1 artiklan, 2 artiklan, 4 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan 2, 5, 6 ja 8 kohdan, 6 artiklan 1, 2, 3, 9 ja 10 kohdan, 7, 8 ja 9 artiklan, 11 artiklan 4 ja 5 kohdan, 12 artiklan, 13 artiklan 5 kohdan, 15, 16 ja 17 artiklan, 18 artiklan 1, 2, 4 ja 5 kohdan, 19 artiklan 3 kohdan, 20–27 artiklan, 28 artiklan 4 ja 6 kohdan, 32–35 artiklan sekä liitteiden I–IX noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 19 päivänä heinäkuuta 2010. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säädökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden hyväksymissä toimenpiteissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

2. Velvoitetta saattaa tämän direktiivin IV, V, VII ja VIII luvun säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna ne täytäntöön ei sovelleta Kyproksen tasavaltaan eikä Maltan tasavaltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

Kuitenkin heti kun julkinen tai yksityinen yhteisö jättää virallisen hakemuksen rautatielinjan rakentamisesta yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöintiä varten, kyseisten jäsenvaltioiden on laadittava säännökset ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen lukujen täytäntöön panemiseksi vuoden kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

▼B

39 artikla

Kertomukset ja tiedot

1. Komissio antaa joka kolmas vuosi ja ensimmäisen kerran 19 päivänä heinäkuuta 2011 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden alalla saavutetusta edistymisestä. Kertomukseen sisältyy myös analyysi 9 artiklassa mainituista tapauksista.

2. Komissio julkaisee 19 päivään heinäkuuta 2013 mennessä kertomuksen, johon sisältyy arvio V luvun soveltamisesta sekä raideliikenteen kalustoyksikköjen ristiinhyväksynnässä tapahtuneesta edistyksestä yhteisössä hakijoilta vaadittavien menettelyiden pituuden ja kustannusten osalta. Kertomuksessa arvioidaan tarvittaessa myös kalustoyksiköihin sovellettavien lupamenettelyjen yksinkertaistamisen eri vaihtoehtojen vaikutuksia. Tässä tapauksessa on arvioitava monia vaihtoehtoja, jotka koskevat kansallisten turvallisuusviranomaisten ja viraston välistä yhteistyötä.

3. Virasto kehittää välineen, jonka avulla voidaan jäsenvaltion tai komission pyynnöstä laatia rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden tasosta tulostaulukko, ja pitää sitä säännöllisesti ajan tasalla. Tässä välineessä käytetään 33, 34 ja 35 artiklassa säädetyissä rekistereissä saatavilla olevia tietoja.

40 artikla

Kumoaminen

Kumotaan 19 päivästä heinäkuuta 2010 alkaen direktiivit 96/48/EY ja 2001/16/EY sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioita velvoittavia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on saatettava mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sovellettava niitä.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä XI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

Direktiivin 2004/49/EY 14 artikla kumotaan 19 päivästä heinäkuuta 2008 alkaen.

41 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

42 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

▼B

LIITE I

SOVELTAMISALA

1. **Euroopan laajuinen tavanomainen rautatiejärjestelmä**

1.1 *Rataverkko*

Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän rataverkolla tarkoitetaan päätöksessä N:o 1692/96/EY määriteltyyn Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvia tavanomaisia ratoja.

Tässä direktiivissä tarkoitetuissa kysymyksissä verkko voidaan jakaa seuraaviin ryhmiin:

— henkilöliikenteeseen tarkoitetut radat,

— kaikkeen liikenteeseen (henkilö- ja tavara-) tarkoitetut radat,

— erityisesti tavaraliikennettä varten suunnitellut tai parannetut radat,

— henkilöliikenteen solmukohdat,

— tavaraliikenteen solmukohdat mukaan lukien yhdistettyjen kuljetusten terminaalit,

— edellä mainittujen osien väliset liityntäraiteet.

Nämä rataverkot käsittävät seuraavat liikenteen hallinta-, paikantamis- ja navigointijärjestelmät: tässä verkossa tapahtuvaan pitkän matkan henkilöliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen tarkoitetut tekniset tietojenkäsittely- ja televiestintälaitteet, jotta taataan verkon varma ja häiriötön käyttö ja tehokas liikenteen hoito.

1.2 *Kalustoyksiköt*

Euroopan laajuinen tavanomainen rautatiejärjestelmä sisältää kaikki kalustoyksiköt, jotka pystyvät kulkemaan Euroopan laajuisessa tavanomaisessa rautatieverkossa tai jossain sen osassa, mukaan lukien:

— polttomoottorilla tai sähkömoottorilla varustetut moottorijunat,

— polttomoottorilla tai sähkömoottorilla varustetut vetoyksiköt,

— matkustajavaunut,

— tavaravaunut, mukaan lukien kuorma-autojen kuljetukseen tarkoitetut kalustoyksiköt.

Rautatieinfrastruktuurien liikkuva rakennus- ja kunnossapitokalusto voidaan lukea mukaan.

Kukin näistä ryhmistä voidaan eritellä seuraavasti:

— kansainvälisen liikenteen kalustoyksiköt,

— kotimaan liikenteen kalustoyksiköt.

2. **Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä**

2.1 *Rataverkko*

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rataverkolla tarkoitetaan päätöksessä N:o 1692/96/EY määriteltyyn Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvia suurten nopeuksien ratoja.

▼B

Suurten nopeuksien ratoihin kuuluvat:

— erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetut tai rakennettavat radat, joilla voidaan ajaa yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella,

— erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut tai parannettavat radat, joilla voidaan ajaa noin 200 kilometrin tuntinopeudella,

— erityisesti suurnopeusjunia varten parannetut erityiset radat, joissa maasto, korkeuserot tai kaupunkiympäristö aiheuttavat hankaluuksia ja joilla nopeus on mukautettava tapauskohtaisesti. Tähän luokkaan kuuluvat myös suurten nopeuksien verkon ja tavanomaisen verkon väliset yhdysradat, asema-alueiden radat sekä terminaalien, varikkojen yms. radat, joilla suurten nopeuksien liikkuvaa kalustoa kuljetetaan tavanomaisella nopeudella.

Rataverkko käsittää liikenteen hallinta-, paikantamis- ja navigointijärjestelmät, kyseisillä radoilla tapahtuvaan liikenteeseen tarkoitetut tekniset tietojenkäsittely- ja televiestintälaitteet, joilla taataan verkon varma ja häiriötön käyttö ja tehokas liikenteen hallinta.

2.2 *Kalustoyksiköt*

Euroopan laajuinen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä sisältää kalustoyksiköt, jotka on suunniteltu kulkemaan:

— joko vähintään 250 kilometrin tuntinopeudella erityisesti suurnopeusjunia varten rakennetuilla tai rakennettavilla radoilla, joilla voidaan asianmukaisissa oloissa saavuttaa yli 300 kilometrin tuntinopeuksia,

— tai noin 200 kilometrin tuntinopeudella edellä 2.1 kohdassa mainituilla radoilla, mikäli kyseisten ratojen suoritustaso sen sallii.

Lisäksi kalustoyksikköjen, jotka on suunniteltu kulkemaan alle 200 kilometrin enimmäistuntinopeudella ja jotka pystyvät kulkemaan koko Euroopan laajuisessa suurten nopeuksien rataverkossa tai osassa sitä, jos kyseisen verkon suoritustaso sen sallii, on täytettävä verkon turvallista käyttöä koskevat vaatimukset. Tätä varten tavanomaisia kalustoyksikköjä koskevissa YTE:issä on tarkennettava myös tavanomaisten kalustoyksikköjen turvallista käyttöä suurnopeusverkoissa koskevat vaatimukset.

3. **Rautatiejärjestelmän yhtenäisyys**

Laadukas eurooppalainen rautatieliikenne edellyttää muun muassa erittäin suurta yhdenmukaisuutta rataverkon (laajasti ymmärrettynä, eli käsittäen kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien kiinteät osat) ja kalustoyksikköjen (mukaan lukien kaikkien kyseessä olevien osajärjestelmien junaan lastatut osat) ominaispiirteiden välillä. Tästä yhdenmukaisuudesta riippuu suoritustaso, turvallisuus sekä palvelujen laatu ja kustannukset.

4. **Soveltamisalan laajentaminen**

4.1 *Rataverkon ja kalustoyksikköjen alaryhmät*

YTE:ien soveltamisalaa laajennetaan asteittain koko 1 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuun rautatiejärjestelmään. Jotta yhteentoimivuus voitaisiin saavuttaa kustannustehokkaasti, kaikille tässä liitteessä mainituille rataverkon ja kalustoyksikköjen ryhmille on tarvittaessa kehitettävä uusia alaryhmiä. Tarvittaessa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut toiminnalliset ja tekniset eritelmät voivat vaihdella alaryhmän mukaan.

▼B

4.2 *Kustannussuojatoimet*

Ehdotettujen toimenpiteiden kustannus-hyötyanalyysissa otetaan huomioon muun muassa seuraavat:

— ehdotettujen toimenpiteiden kustannukset,

— soveltamisalan laajentamisesta koskemaan rataverkkojen ja kalustoyksikköjen tiettyjä alaryhmiä saatava hyöty yhteentoimivuuden kannalta,

— pääomakustannusten ja maksujen aleneminen mittakaavaetujen ja kalustoyksikköjen tehostetun käytön ansiosta,

— investointi- ja ylläpito/käyttökustannusten aleneminen kilpailun lisääntyessä valmistajien ja huoltoyritysten välillä,

— ympäristöedut raidejärjestelmän teknisten parannusten ansiosta,

— toiminnan turvallisuuden paraneminen.

Lisäksi arvioinnissa on otettava huomioon ratkaisun ennakoidut vaikutukset kaikkien niiden operaattoreiden ja taloudellisten toimijoiden kannalta, joita asia koskee.

▼M2

LIITE II

OSAJÄRJESTELMÄT

1. **Luettelo osajärjestelmistä**

Tässä direktiivissä tarkoitetuissa kysymyksissä rautatiejärjestelmä jaetaan seuraaviin osajärjestelmiin joko:

a) rakenteellisin perustein:

— infrastruktuuri,

— energia,

— ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto,

— veturilaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto,

— liikkuva kalusto; tai

b) toiminnallisin perustein:

— käyttötoiminta ja liikenteen hallinta,

— kunnossapito,

— henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset.

2. **Osajärjestelmien kuvaus**

Virasto esittää kutakin osajärjestelmää tai osajärjestelmän osaa koskevien YTE:ien laatimisen yhteydessä luettelon yhteentoimivuuteen liittyvistä osatekijöistä ja näkökohdista. Osajärjestelmiin sisältyvät seuraavat näkökohdat tai osatekijät, sanotun kuitenkaan rajoittamatta näiden näkökohtien tai yhteentoimivuuden osatekijöiden määrittämistä tai sitä järjestystä, jossa osajärjestelmistä laaditaan YTE:iä:

2.1 *Infrastruktuuri*

Raiteet, vaihteet, tekniset rakenteet (sillat, tunnelit jne.), asemien perusrakenteet (laiturit, kulkuyhteydet, mukaan lukien liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet jne.), sekä turva- ja suojalaitteet.

2.2 *Energia*

Sähköistysjärjestelmä ja ilmajohdot sekä sähkönkulutuksen mittausjärjestelmän ratalaitteisto.

2.3 *Ratalaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto*

Kaikki ratalaitteet, joita tarvitaan varmistamaan verkossa luvallisesti liikkuvien junien turvallisuus, ohjaus ja valvonta.

2.4 *Veturilaitteiden ohjaus, hallinta ja merkinanto*

Kaikki veturilaitteet, joita tarvitaan varmistamaan verkossa luvallisesti liikkuvien junien turvallisuus, ohjaus ja valvonta.

▼**M2**

2.5 *Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta*

Menettelyt ja niihin liittyvät laitteet, joiden avulla voidaan varmistaa eri rakenteellisten osajärjestelmien yhdenmukainen käyttö sekä niiden tavanomaisen toiminnan että vajaatoiminnan aikana, mukaan lukien erityisesti junan kokoonpano ja junien ajaminen sekä liikenteen suunnittelu ja hallinta.

Palvelujen rajan yli suorittamisen edellyttämä ammatillinen kelpoisuus kaikilta osiltaan.

2.6 *Telemaattiset sovellukset*

Liitteen I mukaisesti tämä osajärjestelmä koostuu kahdesta osasta:

a) henkilöliikenteen sovellukset, mukaan lukien matkustajille tarkoitetut tiedotusjärjestelmät ennen matkaa ja sen aikana, varausjärjestelmät, maksujärjestelmät, matkatavaroiden käsittely sekä yhteyksien järjestäminen junien välillä ja muiden liikennemuotojen kanssa; ja

b) tavaraliikenteen sovellukset, mukaan lukien tiedotusjärjestelmät (tavaroiden ja junien ajantasainen seuranta), lajittelu- ja jakelujärjestelmät, varaus-, maksu- ja laskutusjärjestelmät, yhteyksien järjestäminen muiden liikennemuotojen kanssa sekä saateasiakirjojen tuottaminen sähköisessä muodossa.

2.7 *Liikkuva kalusto*

Rakenteet, junien kaikkien laitteiden ohjaus- ja valvontajärjestelmä, virranottolaitteet, vetolaitteet, energian muuntolaitteet, kalustoyksikköön sijoitetut sähkönkulutuksen mittauslaitteet, jarrulaitteet, kytkinlaitteet, pyörästölaitteet (telit, akselit) ja jousitus, ovet, ihmisen ja koneen väliset rajapinnat (kuljettaja, junahenkilökunta, matkustajat, mukaan lukien liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet), passiiviset ja aktiiviset turvalaitteet sekä matkustajien ja junahenkilökunnan terveyttä turvaavat laitteet.

2.8 *Kunnossapito*

Menettelyt, niihin liittyvät välineet, kunnossapitotyön logistiset laitteistot sekä varastot, jotka mahdollistavat pakollisten korjaavien tai ennalta ehkäisevien kunnossapitotoimien toteuttamisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja tarvittavan suorituskyvyn takaamiseksi.

▼B

LIITE III

OLENNAISET VAATIMUKSET

1. **Yleiset vaatimukset**

1.1 *Turvallisuus*

1.1.1 Turvallisuuden kannalta olennaisten komponenttien ja erityisesti junien liikkumiseen liittyvien laitteiden suunnittelun, rakentamisen tai valmistamisen sekä kunnossapidon ja valvonnan on taattava sellainen turvallisuustaso, joka vastaa verkolle vahvistettuja tavoitteita, myös määritellyissä vajaatoimintatilanteissa.

1.1.2 Pyörien ja kiskojen kosketuksessa vaikuttavien parametrien on oltava sellaisten kulun vakautta koskevien perusteiden mukaisia, että niillä taataan turvallinen liikenne sallitulla enimmäisnopeudella. Jarrulaitteiston parametrien on oltava sellaiset, että niillä taataan pysähtyminen sallitusta enimmäisnopeudesta tietyllä jarrutusmatkalla.

1.1.3 Käytettävien laitteiden on kestettävä käyttöaikanaan niille määritetyt tavanomaiset tai poikkeukselliset rasitukset. Niiden satunnaisista vioista turvallisuudelle aiheutuvia seurauksia on rajoitettava asianmukaisilla keinoilla.

1.1.4 Kiinteät laitteistot ja liikkuva kalusto on suunniteltava ja käytettävät materiaalit valittava siten, että tulipalon sattuessa tulen ja savun syntymistä ja leviämistä sekä niiden vaikutuksia voidaan rajoittaa.

1.1.5 Käyttäjien käsiteltäviksi tarkoitetut laitteet on suunniteltava siten, etteivät ne vaaranna laitteiden turvallista käyttöä tai käyttäjien terveyttä ja turvallisuutta, jos niitä käytetään ennakoitavissa olevalla tavalla, mutta ei ohjeiden mukaisesti.

1.2 *Luotettavuus ja käyttökunto*

Junien liikkumiseen liittyvien kiinteiden tai liikkuvien osatekijöiden seuranta ja kunnossapito on järjestettävä ja toteutettava sekä niiden laajuus määritettävä siten, että ne pysyvät toimintakuntoisina tarkoitetuissa olosuhteissa.

1.3 *Terveys*

1.3.1 Materiaaleja, jotka voivat käyttötavastaan johtuen vaarantaa niiden kanssa kosketuksiin joutuvien ihmisten terveyden, ei saa käyttää junissa eikä rautateiden infrastruktuureissa.

1.3.2 Materiaalit on valittava ja niitä on käytettävä siten, että voidaan rajoittaa haitallisten ja vaarallisten savujen tai kaasujen muodostuminen, erityisesti tulipalossa.

1.4 *Ympäristönsuojelu*

1.4.1 Rautatiejärjestelmän toteuttamisen ja käytön ympäristövaikutukset on arvioitava ja otettava huomioon järjestelmää suunniteltaessa voimassa olevien yhteisön säännösten mukaisesti.

1.4.2 Junissa ja infrastruktuureissa käytettyjen materiaalien on oltava sellaisia, että voidaan välttää ympäristölle haitallisten tai vaarallisten savujen tai kaasujen muodostuminen, erityisesti tulipalossa.

1.4.3 Liikkuva kalusto ja energiansyöttöjärjestelmät on suunniteltava ja toteutettava siten, että ne ovat sähkömagneettisilta ominaisuuksiltaan yhteensopivia sellaisten julkisten tai yksityisten laitteistojen, laitteiden ja verkkojen kanssa, joihin ne saattavat vaikuttaa.

▼M4

1.4.4 Rautatiejärjestelmän suunnittelusta ja toiminnasta ei saa aiheutua sallitut rajat ylittävää melutasoa

— rautatieinfrastruktuurin, sellaisena kuin se on määriteltynä direktiivin 2012/34/EU 3 artiklassa, lähialueilla eikä

— ohjaamossa.

▼B

1.4.5 Rautatiejärjestelmän käyttö ei saa aiheuttaa maaperässä sen tasoista värähtelyä, että se tavanomaisessa kunnossa ollessaan häiritsee liikaa infrastruktuurin lähellä suoritettavia toimintoja ja radan ympäristöä.

1.5 *Tekninen yhteensopivuus*

Infrastruktuurien ja kiinteiden laitteistojen teknisten ominaisuuksien on sovittava yhteen keskenään sekä rautatiejärjestelmässä liikkuvien junien ominaisuuksien kanssa.

Jos näiden ominaisuuksien noudattaminen osoittautuu vaikeaksi verkon tietyissä osissa, voidaan toteuttaa väliaikaisia ratkaisuja, joiden avulla taataan yhteensopivuus tulevaisuudessa.

▼M3

1.6 *Esteettömyys ja saavutettavuus*

1.6.1 Osajärjestelmien ”infrastruktuuri” ja ”liikkuva kalusto” on oltava vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömästi saavutettavissa, jotta näillä henkilöillä on niihin muiden kanssa tasavertainen pääsy siten, että esteet ennaltaehkäistään tai poistetaan ja sovelletaan muita aiheellisia toimenpiteitä. Näihin on sisällyttävä osajärjestelmien niiden asiaan liittyvien osien, joihin yleisöllä on pääsy, suunnittelu, rakentaminen, uusiminen, parantaminen, ylläpito ja toiminta.

1.6.2 Osajärjestelmien ”käyttötoiminta” ja ”henkilöliikenteen telemaattiset sovellukset” on tarjottava tarvittavat toiminnot, joilla helpotetaan vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden muiden kanssa tasavertaista pääsyä siten, että esteet ennaltaehkäistään tai poistetaan ja sovelletaan muita aiheellisia toimenpiteitä.

▼B

2. **Kunkin osajärjestelmän erityisvaatimukset**

2.1 *Infrastruktuuri*

2.1.1 Turvallisuus

On ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin, jotta estetään pääsy tai asiaton tunkeutuminen laitteistoihin.

On ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin ihmisille aiheutuvan vaaraan rajoittamiseksi erityisesti junien kulkiessa asemien läpi.

Infrastruktuurit, joihin yleisöllä on pääsy, on suunniteltava ja toteutettava siten, että rajoitetaan ihmisille aiheutuvia turvallisuusriskejä (infrastruktuurien vakaus, tulipalot, pääsytiet, evakuointi, laiturit jne.).

On ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin pitkien tunneleiden ja maasiltojen asettamien erityisten turvallisuusvaatimusten huomioon ottamiseksi.

▼M3

2.1.2 Esteettömyys ja saavutettavuus

2.1.2.1 Infrastruktuuriosajärjestelmien, joihin yleisöllä on pääsy, on oltava vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömästi saavutettavissa 1.6 kohdan mukaisesti.

▼B

2.2 *Energia*

2.2.1 Turvallisuus

Energian syöttölaitteiden toiminta ei saa vaarantaa junien eikä ihmisten (käyttäjät, käyttöhenkilökunta, ratavarren asukkaat, sivulliset) turvallisuutta.

2.2.2 Ympäristönsuojelu

Sähkö- tai lämpöenergiansyöttölaitteiden toiminnasta aiheutuvien ympäristöhaittojen on pysyttävä määritellyissä rajoissa.

2.2.3 Tekninen yhteensopivuus

Sähkö- tai lämpöenergian syöttöjärjestelmien on

— mahdollistettava se, että junat saavuttavat määritellyt suoritustasot,

— sähkönsyöttöjärjestelmien osalta sovittava yhteen juniin asennettujen virranottolaitteiden kanssa.

2.3 *Liikenteenohjaus ja valvonta sekä opasteet/merkinanto*

2.3.1 Turvallisuus

Käytettyjen ohjaus-, valvonta- ja opastinlaitteiden ja niiden toiminnan on mahdollistettava junaliikenne, jonka turvallisuustaso vastaa verkolle asetettuja tavoitteita. Ohjaus-, valvonta- ja opastinjärjestelmien on edelleen mahdollistettava verkossa luvallisesti liikkuvien junien turvallinen liikkuminen määritellyssä vajaatoimintatilanteessa.

2.3.2 Tekninen yhteensopivuus

Uudet infrastruktuurit ja uusi liikkuva kalusto, joka on rakennettu tai kehitetty yhteensopivien ohjaus-, valvonta- ja opastinjärjestelmien käyttöönoton jälkeen, on mukautettava näiden järjestelmien käyttöön.

Junien ohjaamoihin asennettujen ohjaus-, valvonta- ja opastinlaitteiden on mahdollistettava tavanomainen käyttötoiminta määritellyissä olosuhteissa rautatiejärjestelmässä.

2.4 *Liikkuva kalusto*

2.4.1 Turvallisuus

Liikkuvan kaluston rakenteet ja vaunujen välisten kytkentöjen rakenteet on suunniteltava siten, että matkustaja- ja ohjaamotilat ovat suojattuja, jos junat törmäävät tai suistuvat raiteilta.

Sähkölaitteet eivät saa vaarantaa ohjaus-, valvonta- ja opastinlaitteiden toimintavarmuutta.

Jarrutustekniikoiden ja -tehojen on oltava yhteensopivia raiteiden, teknisten rakenteiden ja opastejärjestelmien kanssa.

On ryhdyttävä toimiin pääsyn estämiseksi jännitteisiin laitteisiin, jotta ihmisten turvallisuus ei vaarantuisi.

▼B

Vaaratilanteita varten on oltava käytettävissä laitteita, joiden avulla matkustajat voivat ilmoittaa vaarasta kuljettajalle ja junahenkilökunta voi olla yhteydessä häneen.

Ovissa on oltava matkustajien turvallisuuden takaava sulkemis- ja avausjärjestelmä.

Käytössä on oltava hätäuloskäyntejä, ja ne on merkittävä.

On ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin hyvin pitkien tunneleiden asettamien erityisten turvallisuusvaatimusten huomioon ottamiseksi.

Junissa on oltava riittävän tehokas hätävalaistusjärjestelmä, jolla on riittävä oma tehonlähde.

Junissa on oltava kuulutusjärjestelmä, jonka avulla junahenkilökunta voi välittää viestejä matkustajille.

2.4.2 Luotettavuus ja käyttökunto

Toiminnan kannalta olennaiset ajo-, veto- ja jarrutuslaitteet sekä ohjaus- ja valvontalaitteet on suunniteltava siten, että määritellyssä vajaatoimintatilanteessa juna voi jatkaa matkaansa ilman, että siitä on haittaa käyttöön jääville laitteille.

2.4.3 Tekninen yhteensopivuus

Sähkölaitteiden on oltava yhteensopivia ohjaus-, valvonta- ja opastinlaitteiden toiminnan kanssa.

Jos vetovoima tuotetaan sähköllä, virranottolaitteiden on oltava sellaisia, että junat voivat kulkea rautatiejärjestelmän energiansyöttöjärjestelmän avulla.

Liikkuvan kaluston ominaisuuksien on oltava sellaisia, että se voi kulkea kaikilla rataosuuksilla, joilla sitä aiotaan käyttää, asiaan vaikuttavat ilmasto-olot huomioon ottaen.

2.4.4 Valvonta

Junat on varustettava tallennuslaitteella. Laitteen kokoamat tiedot ja tietojen käsittely on yhdenmukaistettava.

▼M3

2.4.5 Esteettömyys ja saavutettavuus

2.4.5.1 Liikkuvan kaluston osajärjestelmien, joihin yleisöllä on pääsy, on oltava vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömästi saavutettavissa 1.6 kohdan mukaisesti.

▼B

2.5 *Kunnossapito*

2.5.1 Terveys ja turvallisuus

Keskuksissa käytettävien teknisten laitteiden ja menetelmien on taattava kyseisen osajärjestelmän turvallinen käyttö eikä niistä saa aiheutua vaaraa terveydelle ja turvallisuudelle.

2.5.2 Ympäristönsuojelu

Huoltokeskuksissa käytettävät tekniset laitteet ja menetelmät eivät saa ylittää ympäristön kannalta hyväksyttäviä haittatasoja.

2.5.3 Tekninen yhteensopivuus

Liikkuvassa kalustossa käytettävien kunnossapitolaitteiden on oltava sellaisia, että niillä voidaan suorittaa turvallisuuteen, terveyteen ja mukavuuteen liittyvät toimet sille kalustolle, joita varten ne on suunniteltu.

▼B

2.6 *Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta*

2.6.1 Turvallisuus

Verkoilla on oltava yhtenäiset käyttösäännöt sekä kuljettajilla, junahenkilökunnalla ja liikenteenohjaushenkilökunnalla riittävä pätevyys, jotta voidaan taata turvallinen käyttö, ottaen huomioon rajat ylittävän liikenteen ja kotimaan liikenteen erilaiset vaatimukset.

Kunnossapitotoimien ja kunnossapitovälin, kunnossapitohenkilökunnan ja liikenteenohjaushenkilökunnan koulutuksen ja pätevyyden sekä asianomaisten liikenteenharjoittajien liikenteenohjaus- ja huoltokeskuksissa käyttämän laadunvarmistusjärjestelmän on oltava sellaiset, että ne takaavat korkean turvallisuustason.

2.6.2 Luotettavuus ja käyttökunto

Kunnossapitotoimien ja kunnossapitovälin, kunnossapitohenkilökunnan ja liikenteenohjaushenkilökunnan koulutuksen ja pätevyyden sekä asianomaisten liikenteenharjoittajien liikenteenohjaus- ja huoltokeskuksissa käyttämän laadunvarmistusjärjestelmän on oltava sellaiset, että ne takaavat korkean luotettavuus- ja käyttötason.

2.6.3 Tekninen yhteensopivuus

Verkoilla on oltava yhtenäiset käyttösäännöt sekä kuljettajilla, junahenkilökunnalla ja liikenteen hallinnasta vastaavalla henkilökunnalla riittävä pätevyys, jotta voidaan taata rautatiejärjestelmän tehokas käyttö, ottaen huomioon kotimaisten ja rajat ylittävien palvelujen erilaiset vaatimukset.

▼M3

2.6.4 Esteettömyys ja saavutettavuus

2.6.4.1 On toteutettava aiheelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että käyttösäännöissä vaaditaan tarvittavia toimintoja vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kannalta riittävän esteettömän saavutettavuuden varmistamiseksi.

▼B

2.7 *Henkilö- ja tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset*

2.7.1 Tekninen yhteensopivuus

Telemaattisten sovellusten olennaiset vaatimukset, joilla taataan palvelujen vähimmäislaatu matkustajille ja tavaraliikenteen asiakkaille, koskevat erityisesti teknistä yhteensopivuutta.

Näiden sovellusten osalta on varmistettava, että

— tiedostot, ohjelmat ja tiedonsiirtokäytännöt suunnitellaan siten, että niillä taataan suurin mahdollinen tietojenvaihto eri sovellusten ja eri liikenteenharjoittajien välillä sulkien pois liiketoimintaan liittyvät luottamukselliset tiedot,

— tiedot ovat helposti käyttäjien saatavilla.

2.7.2 Luotettavuus ja käyttökunto

Näiden tiedostojen, ohjelmien ja tiedonsiirtokäytäntöjen käyttö-, hallinta-, päivitys- ja ylläpitotapojen on taattava näiden järjestelmien tehokkuus ja palvelujen laatu.

▼B

2.7.3 Terveys

Näiden järjestelmien käyttäjäliittymissä on noudatettava ergonomian ja terveyden suojelun vähimmäissääntöjä.

2.7.4 Turvallisuus

On varmistettava riittävä yhtenäisyyden ja luotettavuuden taso turvallisuuteen liittyvien tietojen tallentamisessa ja siirrossa.

▼M3

2.7.5 Esteettömyys ja saavutettavuus

2.7.5.1 On toteutettava aiheelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten osajärjestelmässä on tarvittavat toiminnot vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kannalta riittävän esteettömän saavutettavuuden varmistamiseksi.

▼B

LIITE IV

YHTEENTOIMIVUUDEN OSATEKIJÖIDEN EY-VAATIMUSTENMUKAISUUSVAKUUTUS JA EY-KÄYTTÖÖNSOVELTUVUUSVAKUUTUS

1. **Yhteentoimivuuden osatekijät**

EY-vakuutusta sovelletaan edellä 3 artiklassa tarkoitettuihin yhteentoimivuuden osatekijöihin, jotka liittyvät rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuteen. Yhteentoimivuuden osatekijöitä voivat olla:

1.1 *Monikäyttöiset osatekijät*

Osatekijät, jotka eivät liity ainoastaan rautatiejärjestelmään ja joita voidaan käyttää sellaisinaan muilla aloilla.

1.2 *Monikäyttöiset osatekijät, joilla on erityisominaisuuksia*

Osatekijät, jotka eivät sellaisinaan liity erityisesti rautatiejärjestelmään, mutta joilta vaaditaan erityistä suorituskykyä rautateillä käytettäessä.

1.3 *Erityistekijät*

Osatekijät, jotka liittyvät erityisesti rautatiesovelluksiin.

2. **Soveltamisala**

EY-vakuutus koskee

— yhden tai useamman ilmoitetun laitoksen tekemää arviointia siitä, onko yhteentoimivuuden osatekijä sellaisenaan, erillään arvioituna, niiden teknisten eritelmien vaatimusten mukainen, jotka sen on täytettävä, tai

— yhden tai useamman ilmoitetun laitoksen tekemää arviointia/tarkastelua siitä, soveltuuko yhteentoimivuuden osatekijä käyttöönsä, kun sitä arvioidaan rautatieympäristössä — erityisesti siinä tapauksessa, että sillä on liitäntöjä muihin osatekijöihin — ja kun arviointi tehdään suhteessa erityisesti toiminnallisiin teknisiin eritelmiin, jotka on tarkistettava.

Ilmoitetun laitoksen suunnittelu- ja tuotantovaiheessa käyttämissä arviointimenettelyissä sovelletaan päätöksessä 93/465/ETY määriteltyjä moduuleita YTE:issä annettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti.

3. **EY-vakuutuksen sisältö**

EY-vaatimustenmukaisuus- tai EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat on päivättävä ja allekirjoitettava.

Vakuutus on laadittava samalla kielellä kuin käyttöohjeet ja siihen on sisällytettävä seuraavat kohdat:

— viittaukset direktiiviin,

— valmistajan tai tämän yhteisöön sijoittautuneen edustajan nimi ja osoite (toiminimi ja täydellinen osoite; edustajan osalta myös valmistajan tai rakentajan toiminimi),

— yhteentoimivuuden osatekijän kuvaus (merkki, tyyppi tms.),

— vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen laatimisessa noudatettu menettely (13 artikla),

— asian kannalta merkitykselliset kuvaukset, jotka yhteentoimivuuden osatekijä täyttää, ja erityisesti käyttöedellytykset,

▼B

— vaatimustenmukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden arviointimenettelyyn osallistuneen ilmoitetun laitoksen (ilmoitettujen laitosten) nimi ja osoite sekä tarkastustodistuksen päivämäärä ja tarvittaessa todistuksen voimassaoloaika ja voimassaoloa koskevat ehdot,

— tarvittaessa viittaus eurooppalaisiin eritelmiin,

— sen allekirjoittajan henkilöllisyys, jolla on oikeus tehdä sitoumuksia valmistajan tai tämän yhteisöön sijoittautuneen edustajan puolesta.

▼M2

LIITE V

OSAJÄRJESTELMIEN TARKASTUSVAKUUTUS

1. **Osajärjestelmien EY-tarkastusvakuutus**

EY-tarkastusvakuutus ja siihen liittyvät asiakirjat on päivättävä ja allekirjoitettava.

Mainitun vakuutuksen on perustuttava liitteessä VI olevassa 2 luvussa määritellyn osajärjestelmien EY-tarkastusmenettelyn tuloksena saatuihin tietoihin. Se on laadittava samalla kielellä kuin siihen liittyvä tekninen tiedosto ja siihen on sisällyttävä vähintään seuraavat kohdat:

— viittaukset direktiiviin,

— hankintayksikön tai valmistajan tai tämän Euroopan unioniin sijoittautuneen edustajan nimi ja osoite (toiminimi ja täydellinen osoite; edustajan osalta myös hankintayksikön tai valmistajan toiminimi),

— lyhyt kuvaus osajärjestelmästä,

— edellä 18 artiklassa tarkoitetun EY-tarkastuksen suorittaneen ilmoitetun laitoksen nimi ja osoite,

— viittaukset teknisiin asiakirjoihin,

— asian kannalta merkitykselliset väliaikaiset tai lopulliset määräykset, joita osajärjestelmässä on noudatettava, tarvittaessa erityisesti käyttörajoitukset tai -ehdot,

— EY-vakuutuksen voimassaoloaika, jos vakuutus on väliaikainen,

— allekirjoittajan henkilötiedot.

Jos liitteessä VI viitataan välivaiheen tarkastuslausumaan liittyvään EY-vakuutukseen, tämän 1 osan säännöksiä sovelletaan kyseiseen vakuutukseen.

2. **Osajärjestelmien tarkastusvakuutus kansallisten sääntöjen tapauksessa**

Jos liitteessä VI viitataan osajärjestelmien tarkastusvakuutukseen kansallisten sääntöjen tapauksessa, 1 osan säännöksiä sovelletaan soveltuvin osin kyseiseen vakuutukseen.

▼M2

LIITE VI

OSAJÄRJESTELMIEN TARKASTUSMENETTELY

1. YLEISET PERIAATTEET

Osajärjestelmien tarkastusmenettelyssä tehdään tarkastukset ja annetaan todistukset siitä, että

— osajärjestelmä on suunniteltu, rakennettu ja asennettu siten, että se täyttää sitä koskevat olennaiset vaatimukset, ja

— osajärjestelmän käyttöönottoon voidaan antaa lupa.

2. EY-TARKASTUSMENETTELY

2.1 **Johdanto**

EY-tarkastus on menettely, jossa ilmoitettu laitos tarkastaa ja todistaa, että osajärjestelmä on

— sovellettavien YTE:ien mukainen,

— muiden perustamissopimuksesta johdettujen säädösten mukainen.

2.2 **Osajärjestelmän osat sekä vaiheet**

2.2.1 *Välivaiheen tarkastuslausuma*

Osajärjestelmä voidaan YTE:issä esitetyllä tavalla tai soveltuvin osin hakijan pyynnöstä jakaa tiettyihin osiin tai tarkastaa tarkastusmenettelyn tietyissä vaiheissa.

Välivaiheen tarkastuslausuma on menettely, jossa ilmoitettu laitos tekee tarkastukset ja antaa todistukset osajärjestelmän tietyistä osista tai tarkastusmenettelyn tietyistä vaiheista.

Hakijan valitsema ilmoitettu laitos antaa kunkin välivaiheen tarkastuslausuman pohjalta välivaiheen tarkastuslausumaan liittyvän EY-todistuksen, minkä jälkeen hakija soveltuvin osin laatii välivaiheen tarkastuslausumaan liittyvän EY-vakuutuksen. Välivaiheen tarkastuslausumaan liittyvässä todistuksessa ja välivaiheen tarkastuslausumaan liittyvässä vakuutuksessa on annettavat viitetiedot YTE:istä, joihin nähden vaatimustenmukaisuus on arvioitu.

2.2.2 *Osajärjestelmän osat*

Hakija voi hakea välivaiheen tarkastuslausumaa kullekin osalle. Tällöin kukin osa tarkastetaan kussakin vaiheessa 2.3.3 kohdassa kuvatulla tavalla.

2.2.3 *Tarkastusmenettelyn vaiheet*

Osajärjestelmä tai tietyt osajärjestelmän osat on tarkastettava seuraavissa vaiheissa:

— kokonaissuunnittelu,

— tuotanto: rakentaminen, johon sisältyvät erityisesti maa- ja vesirakennustyöt, valmistaminen, osatekijöiden kokoaminen ja kokonaisuuden säätö,

— lopputestaus.

Hakija voi hakea välivaiheen tarkastuslausumaa suunnitteluvaiheelle (tyyppiä koskeva testaus mukaan luettuna) ja tuotantovaiheelle.

2.3 **Tarkastustodistus**

2.3.1 EY-tarkastuksesta vastaava ilmoitettu laitos arvioi osajärjestelmän suunnittelun, tuotannon ja lopputestauksen ja laatii EY-tarkastustodistuksen hakijalle, joka puolestaan laatii EY-tarkastusvakuutuksen. EY-tarkastustodistuksessa on annettavat viitetiedot YTE:istä, joihin nähden vaatimustenmukaisuus on arvioitu.

▼M2

Jos osajärjestelmän vaatimustenmukaisuutta ei ole arvioitu kaikkiin asianomaisiin YTE:iin nähden (eli jos kyseessä on poikkeus, parantamiseen tai uudistamiseen liittyvä YTE:ien osittainen soveltaminen, YTE:ään liittyvä siirtymäaika tai erikoistapaus), EY-todistuksessa on annettava tarkat viitetiedot niistä YTE:istä tai niiden osista, joihin nähden vaatimustenmukaisuutta ei ole arvioitu ilmoitetun laitoksen suorittamassa EY-tarkastusmenettelyssä.

2.3.2. Jos on annettu välivaiheen tarkastuslausumiin liittyviä EY-todistuksia, osajärjestelmän EY-tarkastuksesta vastaava ilmoitettu laitos ottaa nämä todistukset huomioon ja ennen EY-tarkastustodistuksen antamista

— tarkistaa, että välivaiheen tarkastuslausumiin liittyvät EY-todistukset kattavat asianmukaisesti kaikki sovellettavat YTE:ien vaatimukset,

— tarkastaa kaikki näkökohdat, joita välivaiheen tarkastuslausumiin liittyvät EY-todistukset eivät kata, ja

— tarkastaa valmiin osajärjestelmän lopputestauksen.

2.4. **Tekniset asiakirjat**

EY-tarkastusvakuutuksen mukana on oltava seuraavat tekniset asiakirjat:

— suunnitteluun liittyvät tekniset ominaisuudet, kuten toteuttamista vastaavat yleissuunnitelmat ja yksityiskohtaiset suunnitelmat, sähkö- ja hydrauliset kaaviot, ohjauspiirikaaviot, tieto- ja automaatiojärjestelmien kuvaus, käyttö- ja kunnossapito-ohjeet jne. kyseisen osajärjestelmän osalta,

— luettelo 5 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitetuista osajärjestelmään sisältyvistä yhteentoimivuuden osatekijöistä,

— jäljennökset EY-vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuvuusvakuutuksista, jotka edellä mainituilla osatekijöillä on oltava direktiivin 13 artiklan säännösten mukaisesti, sekä lisäksi tarvittaessa vastaavat laskelmat ja jäljennökset niiden testien ja tutkimusten pöytäkirjoista, joita ilmoitettu laitos on suorittanut yhteisten teknisten eritelmien perusteella,

— välivaiheen tarkastuslausumiin liittyvät EY-todistukset, jos sellaisia on annettu; tällöin mukana on soveltuvin osin oltava myös EY-tarkastustodistukseen liitetty välivaiheen tarkastuslausumiin liittyvä EY-vakuutus tai -vakuutukset sekä ilmoitetun laitoksen antamat tulokset todistusten pätevyyden tarkistamisesta,

— EY-tarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen allekirjoittama EY-tarkastustodistus siitä, että osajärjestelmä on sovellettavien YTE:ien vaatimusten mukainen, sekä vastaavat ilmoitetun laitoksen tarkastamat laskelmat; todistuksessa täsmennetään tarvittaessa töiden aikana esitetyt varaumat, joita ei ole peruttu; EY-tarkastustodistukseen liittyvät myös ilmoitetun laitoksen laatimat kertomukset tarkastuksista, joita se on suorittanut tehtävänsä aikana 2.5.3 ja 2.5.4 kohdan mukaisesti.

— muun perussopimuksesta johdetun lainsäädännön nojalla annetut EY-todistukset,

— tapauksissa, joissa edellytetään osajärjestelmien turvallista yhdistämistä komission asetuksen (EY) N:o 352/2009 ([1]) mukaisesti, hakijan on sisällytettävä teknisiin asiakirjoihin arviointikertomus direktiivin 2004/49/EY 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista riskien arviointia koskevista yhteisistä turvallisuusmenetelmistä.

([1]) EUVL L 108, 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5. **Valvonta**

2.5.1 EY-valvonnan tarkoituksena on varmistaa, että teknisten asiakirjojen mukaiset velvoitteet täytetään osajärjestelmän toteuttamisen aikana.

2.5.2 Hankkeen toteutuksen tarkastamisesta vastaavalla ilmoitetulla laitoksella on oltava aina vapaa pääsy työmaille, tuotantolaitoksiin, varastoalueille ja tarvittaessa esivalmistusalueille, testauslaitoksiin ja yleensä kaikkiin paikkoihin, joihin pääsyn se voi katsoa tarpeelliseksi tehtävänsä suorittamisen kannalta. Ilmoitetun laitoksen on saatava hakijalta kaikki tätä tarkoitusta varten tarvittavat asiakirjat, erityisesti toteuttamissuunnitelmat ja osajärjestelmää koskevat teknisluonteiset asiakirjat.

2.5.3 Hankkeen toteutuksen tarkastamisesta vastaavan ilmoitetun laitoksen on tehtävä määräajoin tarkastuksia varmistaakseen, että asiaankuuluvia YTE:iä noudatetaan. Se antaa tarkastuskertomuksen hankkeen toteutuksesta vastaaville tahoille. Ilmoitettu laitos voi vaatia, että se kutsutaan seuraamaan tiettyjä rakennustyön vaiheita.

2.5.4 Lisäksi ilmoitettu laitos voi tehdä yllätystarkastuksia työmaalle tai tuotantolaitoksiin. Näiden käyntien yhteydessä se voi suorittaa täydellisiä tai osatarkastuksia. Se antaa kertomuksen käynnistä ja tarvittaessa tarkastuskertomuksen toteutuksesta vastaaville tahoille.

2.5.5 Voidakseen antaa liitteessä IV olevassa 2 luvussa tarkoitetun EY-käyttöönsoveltuvuusvakuutuksen ilmoitetun laitoksen on pystyttävä valvomaan osajärjestelmää, johon yhteentoimivuuden osatekijät on asennettu, voidakseen arvioida, mikäli vastaava YTE niin vaatii, sen soveltuvuutta käyttöön sille suunnitellussa rautatieympäristössä.

2.6 **Teknisten asiakirjojen säilyttäminen**

Hakijan on säilytettävä edellä 2.4 kohdassa tarkoitetut täydelliset asiakirjat asiasta vastuussa olevan ilmoitetun laitoksen antaman välivaiheen tarkastuslausumiin liittyvän EY-todistuksen, mikäli sellainen on saatavissa, tukena tai käyttökunnossa olevan osajärjestelmän EY-tarkastuksesta vastaavan ilmoitetun laitoksen antaman tarkastustodistuksen tukena. Asiakirjat liitetään EY-tarkastusvakuutukseen, jonka hakija toimittaa samalle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolle se toimittaa käyttöönottolupaa koskevan hakemuksen.

Hakijan on säilytettävä jäljennös asiakirjoista koko osajärjestelmän käyttöiän ajan. Asiakirjat on toimitettava muille jäsenvaltioille, jos nämä pyytävät sitä.

2.7 **Julkaiseminen**

Kunkin ilmoitetun laitoksen on julkaistava määräajoin aiheelliset tiedot, jotka koskevat

— vastaanotettuja EY-tarkastuspyyntöjä ja välivaiheen tarkastuslausumapyyntöjä,

— yhteentoimivuuden osatekijöiden vaatimustenmukaisuuden ja/tai käyttöönsoveltuvuuden arviointipyyntöjä,

— annettuja tai evättyjä välivaiheen tarkastuslausumiin liittyviä EY-todistuksia,

— annettuja tai evättyjä EY-vaatimustenmukaisuus- ja/tai käyttöönsoveltuvuustodistuksia,

— annettuja tai evättyjä EY-tarkastustodistuksia.

▼M2

2.8 **Kieli**

Asiakirjat ja EY-tarkastusmenettelyihin liittyvä kirjeenvaihto on laadittava jollakin sen jäsenvaltion EU:n virallisista kielistä, johon hakija on sijoittautunut, tai jollakin hakijan hyväksymällä EU:n virallisella kielellä.

3. TARKASTUSMENETTELYJEN SUORITTAMINEN KUN KYSE ON KANSALLISISTA SÄÄNNÖISTÄ

3.1 **Johdanto**

Kansallisten sääntöjen tapauksessa sovellettava tarkastusmenettely on menettely, jossa 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti nimetty elin (nimetty elin) tarkastaa ja todistaa, että osajärjestelmä on 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmoitettujen kansallisten sääntöjen mukainen.

3.2 **Tarkastustodistus**

Tarkastusmenettelystä kansallisten sääntöjen tapauksessa vastaava nimetty elin laatii tarkastustodistuksen hakijalle.

Todistuksessa on annettavat tarkat viitetiedot kansallisista säännöistä, joihin nähden vaatimustenmukaisuus on arvioitu nimetyn elimen suorittamassa tarkastusmenettelyssä, myös sellaisiin osiin liittyvistä säännöistä, joille on myönnetty poikkeus YTE:stä tai joita koskee parantaminen tai uudistaminen.

Jos kansalliset säännöt koskevat kalustoyksikön muodostavia osajärjestelmiä, nimetyn elimen on jaettava todistus kahteen osaan, joista toisessa annetaan viitetiedot niistä kansallisista säännöistä, jotka tiukasti katsoen liittyvät kalustoyksikön ja kyseisen rataverkon väliseen tekniseen yhteensopivuuteen, ja toisessa kaikista muista kansallisista säännöistä.

3.3 **Tekniset asiakirjat**

Kun kyse on kansallisista säännöistä, tarkastustodistuksen mukana olevat tekniset asiakirjat on liitettävä mukaan 2.4 kohdassa tarkoitettuihin teknisiin asiakirjoihin ja niiden on sisällettävä tarvittavat tekniset tiedot sen arvioimiseksi, että osajärjestelmä on kansallisten sääntöjen mukainen.

▼B

LIITE VII

PARAMETRIT, JOTKA ON TARKASTETTAVA MUIDEN KUIN YTE:N MUKAISTEN KALUSTOYKSIKKÖJEN KÄYTTÖÖNOTTOA JA KANSALLISTEN SÄÄNTÖJEN LUOKITTELUA VARTEN

▼M1

1. **Luettelo parametreista**

1.1 Yleinen dokumentaatio

Yleinen dokumentaatio (kuten kuvaus uusista, uudistetuista tai parannetuista kalustoyksiköistä ja niiden käyttötarkoituksesta; rakennetta, korjaamista, käyttötoimintaa ja huoltoa koskevat tiedot; tekniset asiakirjat jne.)

1.2 Rakenne ja mekaaniset osat

Mekaaninen eheys ja kalustoyksiköiden välinen liityntä (mukaan luettuina puskimet ja vetolaitteet, käytävät), kalustoyksikön rakenteen ja varusteiden (esim. istuinten) lujuus, kuormauskyky, passiivinen turvallisuus (sisäinen ja ulkoinen törmäyksenkesto)

1.3 Kalustoyksikön ja radan vuorovaikutus sekä ulottumat

Mekaaniset rajapinnat infrastruktuuriin (mukaan luettuina staattinen ja dynaaminen käyttäytyminen, välykset ja sovitteet, ulottuma, pyörästöt jne.)

1.4 Jarrulaite

Jarruihin liittyvät osat (mukaan luettuina luistonestojärjestelmä, jarrun käyttölaitteet ja jarrutuskyky käyttö-, hätä- ja seisontatilassa)

1.5 Matkustajiin liittyvät osat

Matkustajien tilat ja matkustamoympäristö (mukaan luettuina ikkunat ja ovet, liikuntarajoitteisten henkilöiden asettamat vaatimukset jne.)

1.6 Ympäristöolot ja ilmavirran vaikutukset

Ympäristön vaikutus kalustoyksikköön ja kalustoyksikön vaikutus ympäristöön (mukaan luettuina aerodynaamiset olosuhteet ja rajapinta sekä kalustoyksikön ja rautatiejärjestelmän radan varressa olevan osan välillä että ulkoympäristön kanssa)

1.7 Ohjelmistojen ulkoiset varoitukset, merkinnät, toiminnot ja eheysvaatimukset

Ohjelmistojen ulkoiset varoitukset, merkinnät, toiminnot ja eheys, esim. turvallisuuteen liittyvät toiminnot, jotka vaikuttavat junan käyttäytymiseen, mukaan luettuna junan dataväylä

1.8 Kalustoyksikössä olevat virransyöttö- ja ohjausjärjestelmät

Kalustoyksikössä olevat käyttövoima-, virransyöttö- ja ohjausjärjestelmät sekä kalustoyksikön rajapinta virransyöttöinfrastruktuuriin ja kaikki sähkömagneettiseen yhteensopivuuteen liittyvät näkökohdat

1.9 Henkilöstön tilat, rajapinnat ja ympäristö

Kalustoyksikössä olevat henkilöstön tilat, rajapinnat, työolosuhteet ja -ympäristö (mukaan luettuina junan ohjaamo, kuljettajan käyttöliittymä)

▼M1

1.10 Paloturvallisuus ja evakuointi

1.11 Huolto

Kalustoyksikössä olevat laitteet ja rajapinnat huoltoa varten

1.12 Kalustoyksikössä olevat ohjaus-, hallinta- ja merkinantolaitteet

Kaikki kalustoyksikössä olevat laitteet, joita tarvitaan turvallisuuden varmistamiseksi ja sellaisten junien kulun ohjaamiseksi ja hallitsemiseksi, joilla on lupa liikkua verkossa, ja näiden laitteiden vaikutukset rautatiejärjestelmän radan varressa olevaan osaan

1.13 Erityiset käyttövaatimukset

Kalustoyksikön erityiset käyttövaatimukset (mukaan luettuina vajaatoimintatila, kalustoyksikön hinaus)

1.14 Rahtiin liittyvät osat

Rahtiin liittyvät vaatimukset ja ympäristö (mukaan luettuina vaarallisten aineiden edellyttämät erityislaitteet)

Edellä *kursiivilla* merkityt selitykset ja esimerkit on annettu ainoastaan tiedoksi eivätkä ne ole parametrien määritelmiä.

▼B

2. **Sääntöjen luokittelu**

Edellä lueteltuihin parametreihin liittyvät kansalliset säännöt on luokiteltava johonkin jäljempänä määritellyistä kolmesta ryhmästä. Huomioon ei oteta sääntöjä ja rajoituksia, jotka ovat luonteeltaan puhtaasti paikallisia. Niiden noudattaminen tarkastetaan rautatieyritysten ja infrastruktuurin haltijoiden yhdessä sopimalla tavalla.

Ryhmä A

Ryhmä A koostuu:

— kansainvälisistä normeista,

— kansallisista säännöistä, joiden katsotaan rautateiden turvallisuuden osalta vastaavan muiden jäsenvaltioiden sisäisiä sääntöjä.

Ryhmä B

Ryhmä B koostuu kaikista säännöistä, jotka eivät kuulu ryhmään A tai C tai joita ei ole vielä voitu luokitella jompaankumpaan näistä ryhmistä.

Ryhmä C

Ryhmä C koostuu säännöistä, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä ja jotka liittyvät infrastruktuurin teknisiin ominaispiirteisiin, joilla varmistetaan turvallinen ja yhteentoimivuuden mahdollistava käyttö kyseisessä verkossa (esim. kuormaulottuma).

▼B

LIITE VIII

VÄHIMMÄISPERUSTEET, JOTKA JÄSENVALTIOIDEN ON OTETTAVA HUOMIOON LAITOKSIA ILMOITETTAESSA

1. Tarkastukseen liittyviä toimia suorittava laitos, sen johtaja ja henkilökunta eivät saa suoranaisesti eivätkä edustajina osallistua yhteentoimivuuden osatekijöiden tai osajärjestelmien suunnitteluun, valmistukseen, rakentamiseen, markkinoille saattamiseen tai ylläpitoon. Tämä ei sulje pois mahdollisuutta vaihtaa teknistä tietoa valmistajan ja laitoksen välillä.

2. Laitoksen ja sen henkilökunnan on tehtävä tarkastukseen liittyvät toimet mahdollisimman suurta ammattietiikkaa ja teknistä pätevyyttä osoittaen ja heidän on oltava riippumattomia kaikesta sellaisesta painostuksesta ja houkuttelusta, erityisesti taloudellisesta, joka voisi vaikuttaa heidän arviointiinsa tai tarkastuksen tuloksiin, erityisesti niiden henkilöiden tai henkilöryhmien taholta, joiden etuihin tarkastuksen tulokset vaikuttavat.

Tarkastuksista vastaavan elimen ja henkilöstön on erityisesti oltava toiminnallisesti riippumattomia viranomaisista, jotka on nimetty antamaan tämän direktiivin mukaisia käyttöönottolupia, direktiivin 95/18/EY mukaisia toimilupia ja direktiivin 2004/49/EY mukaisia turvallisuustodistuksia, sekä onnettomuuksien tutkinnasta vastaavista elimistä.

3. Laitoksen käytettävissä on oltava tarvittava henkilöstö ja välineet, jotta se voi asianmukaisesti hoitaa tarkastusten toteuttamiseen liittyvät hallinnolliset ja tekniset tehtävät. Sillä on oltava mahdollisuus käyttää erikoistarkastuksiin vaadittavia laitteita.

4. Tarkastuksista vastaavalla henkilöstöllä on oltava

— hyvä tekninen ja ammatillinen koulutus,

— riittävät tiedot tehtäviä tarkastuksia koskevista vaatimuksista ja riittävä kokemus tällaisten tarkastusten suorittamisesta,

— kyky laatia todistuksia, pöytäkirjoja ja selosteita, joilla todennetaan tarkastuksen tulokset.

5. Tarkastushenkilöstön riippumattomuus on taattava. Henkilöstön palkkaus ei saa riippua suoritettujen tarkastusten määrästä eikä niiden tuloksista.

6. Laitoksella on oltava vastuuvakuutus, jollei tällainen vastuu kuulu valtiolle kansallisen lainsäädännön mukaisesti tai jollei jäsenvaltio suorita itse näitä tarkastuksia.

7. Laitoksen henkilöstöllä on oltava salassapitovelvollisuus kaikkien niiden tietojen suhteen, joita se saa suorittaessaan tehtäviään tämän direktiivin mukaisesti tai direktiivin täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten säädösten nojalla (ei kuitenkaan suhteessa sen valtion toimivaltaisiin hallintoviranomaisiin ja onnettomuustutkintaelimiin, jossa laitos toimii, eikä suhteessa onnettomuustutkintaelimiin, jotka vastaavat tarkistettujen yhteentoimivuuden osatekijöiden tai osajärjestelmien häiriöiden aiheuttamien onnettomuuksien tutkinnasta).

▼B

LIITE IX

POIKKEUSTA HAETTAESSA ESITETTÄVÄT ASIAKIRJAT

Poikkeusta hakiessaan jäsenvaltioiden on esitettävä seuraavat asiakirjat:

a) virallinen kirje, jolla komissiolle ilmoitetaan suunnitellusta poikkeuksesta;

b) kirjeen liitteenä vähintään seuraavat asiakirjat:

— selostus töistä, tavaroista ja palveluista, joita poikkeus koskee; selostuksessa on mainittava kyseeseen tulevat ajankohdat, maantieteellinen sijainti sekä toiminnalliset ja tekniset osa-alueet;

— täsmällinen viittaus YTE:iin (tai niiden osiin), joiden osalta poikkeusta haetaan;

— täsmällinen viittaus sovellettaviin vaihtoehtoisiin sääntöihin ja niitä koskevat yksityiskohtaiset tiedot;

— jos on kyse 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla haettavasta poikkeuksesta, perustelut sille, että hanke on edennyt pitkälle;

— poikkeuksen perustelut, mukaan luettuina pääasialliset tekniset, taloudelliset, kaupalliset, toiminnalliset ja/tai hallinnolliset syyt;

— mahdolliset muut seikat, joilla poikkeuspyyntöä voidaan perustella;

— kuvaus jäsenvaltion suunnittelemista toimenpiteistä, joilla edistetään hankkeen lopullista yhteentoimivuutta. Tätä kuvausta ei vaadita, jos poikkeus on merkitykseltään vähäinen.

Asiakirjat on toimitettava sekä paperiversiona että sähköisesti. Tämä mahdollistaa niiden jakelun komitean jäsenille.

▼B

LIITE X

A OSA

Kumotut direktiivit

((40 artikla)

Direktiivi 96/48/EY	
Direktiivi 2001/16/EY	
Direktiivi 2004/49/EY	Ainoastaan 14 artikla

B OSA

Määräajat direktiivien saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä

((40 artikla)

Direktiivi	Määräaika
96/48/EY	9. huhtikuuta 1999
2001/16/EY	20. huhtikuuta 2003
2004/49/EY	30. huhtikuuta 2006

▼B

LIITE XI

VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 96/48/EY	Direktiivi 2001/16/EY	Tämä direktiivi
1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta
1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta
—	—	1 artiklan 3 kohta
—	1 artiklan 3 kohta	1 artiklan 4 kohta
2 artiklan johdantolause	2 artiklan johdantolause	2 artiklan johdantolause
2 artiklan a–l alakohta	2 artiklan a–l alakohta	2 artiklan a–b ja e–m alakohta
—	—	2 artiklan c ja d alakohta
2 artiklan n alakohta	2 artiklan m alakohta	2 artiklan n alakohta
2 artiklan o alakohta	2 artiklan n alakohta	2 artiklan o alakohta
2 artiklan m alakohta	2 artiklan o alakohta	2 artiklan p alakohta
2 artiklan p alakohta	2 artiklan p alakohta	2 artiklan q alakohta
—	—	2 artiklan r–z alakohta
3, 4 ja 5 artikla	3, 4 ja 5 artikla	3, 4 ja 5 artiklan 1–5 kohta
5 artiklan 6 kohta	5 artiklan 7 kohta	5 artiklan 7 kohta
—	—	5 artiklan 6 kohta
—	—	5 artiklan 8 kohta
6 artiklan 1–8 kohta	6 artiklan 1–8 kohta	6 artiklan 1–8 kohta
—	—	6 artiklan 9 ja 10 kohta
—	—	7 ja 8 artikla
7 artikla	7 artikla	9 artikla
8 artikla	8 artikla	10 artiklan 1 kohta
9 artikla	9 artikla	10 artiklan 2 kohta
10 artiklan 1–3 kohta	10 artiklan 1–3 kohta	11 artiklan 1–3 kohta
—	10 artiklan 6 kohta	11 artiklan 4 kohta
—	—	11 artiklan 5 kohta
11–13 artikla	11–13 artikla	12–14 artikla
14 artiklan 1 ja 2 kohta	14 artiklan 1 ja 2 kohta	15 artiklan 1 ja 2 kohta
14 artiklan 3 kohta	14 artiklan 3 kohta	20 artikla
14 artiklan 4 ja 5 kohta	14 artiklan 4 ja 5 kohta	33 artikla
—	—	15 artiklan 2 ja 3 kohta

▼B

Direktiivi 96/48/EY	Direktiivi 2001/16/EY	Tämä direktiivi
15 ja 16 artikla	15 ja 16 artikla	16 ja 17 artikla
16 artiklan 3 kohta	16 artiklan 3 kohta	17 artiklan 3 kohta
—	—	—
18 artiklan 1–3 kohta	18 artiklan 1–3 kohta	18 artiklan 1–3 kohta
—	—	18 artiklan 4 ja 5 kohta
19 artikla	19 artikla	19 artikla
20 artikla	20 artikla	28 artikla
—	—	21–27 artikla
21 artiklan 1–3 kohta	21 artiklan 1–3 kohta	29 artiklan 1–3 kohta
—	—	29 artiklan 4 ja 5 kohta
21 a artiklan 1 kohta	22 artikla	30 artiklan 2 kohta
21 artiklan 4 kohta	21 artiklan 4 kohta	30 artiklan 4 kohta
21 a artiklan 2 kohta	21 a artikla	30 artiklan 1 kohta
21 b artikla	—	—
21 c artikla	21 b artikla	30 artiklan 3 kohta
22 artikla	26 artikla	37 artikla
22 a artikla	24 artikla	34 ja 35 artikla
—	—	32 artikla
—	23 artikla	31 artikla
—	25 artikla	36 artikla
23 artikla	27 artikla	38 artikla
24 artikla	28 artikla	39 artikla
—	—	40 artikla
25 artikla	29 artikla	41 artikla
26 artikla	30 artikla	42 artikla
Liitteet I–VI	Liitteet I–VI	Liitteet I–VI
—	—	Liite VII
Liite VII	Liite VII	Liite VIII
—	—	Liitteet IX–XI