



Rautatieviraston EU-yhteistyön suuntaviivat

Mervi Kaikkonen (toim.)

Rautatieviraston julkaisuja 1/2009

© Rautatievirasto

RAUTATIEVIRASTO
Jaakonkatu 3, Graniittitalon 3. kerros
PL 84
00101 HELSINKI

Puhelin 020 775 7611
Faksi 020 776 7630
Sähköposti: kirjaamo@rautatievirasto.fi
www.rautatievirasto.fi

ISBN 978-952-243-123-3 (pdf)
ISSN 1796-6450

Esipuhe

Rautatiesektorilla tarvitaan yhteentoimivuutta, turvallisuutta ja markkinoiden läpinäkyvyyttä, jotta sektorin kilpailukykyä voitaisiin nostaa suhteessa muihin kuljetusmuotoihin. Rautatievirasto tekee työtä sektorin kilpailukyvyn edistämiseksi sekä kotimaan että Euroopan unionin (jäljempänä EU) tasolla. Lisäksi Rautatievirasto valvoo aktiivisesti Suomen rautatiesektorin suoritustasoa.

Rautatiesektorin sääntely on ollut historiallisesti kansallista. EU on kuitenkin ottanut liikennepoliitiikkansa myötä aktiivisen sääntelyroolin sektorilla, mikä vähentää puhtaasti kansallista sääntelyä jäsenvaltioissa. EU:n tavoitteena on saada rautatiet toimimaan tehokkaasti, jotta niiden markkinaosuudet saataisiin kasvamaan. Rautatieliikennepalvelujen sisämarkkinoiden luominen edellyttää yhteisen sääntelykehityksen käyttöönottoa ja sen kehittämistä. Yhteentoimivuuteen liittyvän sääntelyn lisäksi tämä tarkoittaa turvallisuuteen liittyvän sääntelyn harmonisointia, jotta korkea turvallisuustaso säilytetään ja sitä voidaan edelleen parantaa. Rautateiden kasvavat markkinaosuudet kuljetuksissa ovat tärkeitä myös ympäristönsuojelun kannalta ja ympäristöarvojen korostuminen luo rautatiemarkkinoiden kasvulle otolliset edellytykset. Infrastruktuurimaksuja, käyttöoikeuksia ja rautatiepalveluja koskevalla sääntelyllä puolestaan taataan syrjimättömät ja tasapuoliset rautatiemarkkinat.

Nämä suuntaviivat kuvaavat yleisesti Rautatieviraston eurooppalaista yhteistyötä ja erilaisten työryhmien työskentelyä EU:ssa. Ne kuvaavat myös Rautatieviraston tavoitteita eurooppalaisessa yhteistyössä sekä keinoja, joilla se valvoo Suomen etuja erilaisissa työryhmissä näihin tavoitteisiin pääsemiseksi. Suuntaviivat vastuuttavat erilaisiin työryhmiin osallistuvia asiantuntijoita ja kertovat, kuinka heidän tulisi toimia lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä, jotta Euroopassa tehtävään työhön voidaan vaikuttaa Suomen etujen mukaisesti. On tärkeää, että Suomi pienenä jäsenvaltiona ja Rautatievirasto omalla toimialallaan osallistuu näkyvästi eurooppalaiseen yhteistyöhön, ja työryhmiin osallistuvat asiantuntijat tuovat aktiivisesti Suomen kantoja esille eri foorumeilla.

Suomen edun valvomiseksi on tärkeää luoda puitteet toimivalle yhteistyölle Rautatieviraston ja sektorin välillä. Tämän vuoksi nämä suuntaviivat kuvaavat kansallisen yhteistyön muotoja ja keinoja yhteistyön parantamiseksi. Suomella on oltava selkeät tavoitteet, jotka se haluaa saavuttaa teknisten eritelmien sekä turvallisuutta koskevan sääntelyn suhteen. Tunnistamalla ja kuvaamalla selkeät tavoitteet Rautatievirasto voi vaikuttaa työryhmissä tehtävään työhön positiivisella tavalla. On tärkeää huomata, että rautatiesektorin yhteentoimivuussääntely, erityisesti yhteentoimivuuden tekniset eritelmit (jäljempänä YTE), voivat palvella myös sektorin ulkopuolisia tahoja.

Erityisesti EU-yhteistyön suuntaviivojen on:

- ohjattava asiantuntijoita eri työryhmissä käynnissä olevassa työssä;
- tuotettava tietoa siitä, missä tärkeät päätökset tehdään ja missä/milloin näihin päätöksiin voidaan vaikuttaa;
- lisättävä rautatieyritysten, radanpidon yritysten, rataverkon haltijoiden, rautatieteollisuuden, liikuvan kaluston haltijoiden ja muiden asiaankuuluvien, tarvittaessa myös liikennesektorin ulkopuolisten, tahojen tietoisuutta EU-sääntelystä ja sen vaikutuksista muun muassa erilaisiin menettelyihin ja toimintatapoihin.

Asiakirja on jaettu kolmeen osaan, joista ensimmäisessä osassa kuvataan pitkän tähtäimen tavoitteita EU-yhteistyössä sekä kansallisen yhteistyön tilaa ja tulevaisuutta. Toisessa osassa kuvataan menettely, jolla yhteentoimivuutta tai turvallisuutta koskeva ehdotus valmistuu Euroopan rautatievirastossa (jäljempänä ERA) ja jonka mukaisesti sen lopullinen hyväksyminen tapahtuu. Kolmannessa osassa kuvataan pääasiassa ERA:ssa toiminnassa olevien työryhmien toimintaa ja lyhyen tähtäimen tavoitteita, jotka työryhmissä tulisi Suomen etujen kannalta saavuttaa. Mukana on kuitenkin myös lyhyt kuvaus komission rautatiemarkkinoihin liittyvien työryhmien toiminnasta.

Kari Alppivuori
Ylijohtaja

Sisällysluettelo

Johdanto	3
I Osa	6
1. Pitkän tähtäimen tavoitteet	6
1.1 Kuvaus Rautatieviraston pitkän tähtäimen tavoitteista EU- yhteistyössä	6
1.2 Kuinka kuvattuihin tavoitteisiin päästään	7
2. Yhteistyön kuvaus	7
2.1 Rautatiealan EU-säätelyn kehitys	7
2.2 Rautatieviraston eurooppalainen toimintakenttä	8
2.3 Kansallisen yhteistyön organisointi	9
2.3.1 Seurantaryhmät.	9
2.3.2 Yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmän toiminta	9
2.4 Tavoitetilanne	10
II Osa	12
3. Kuinka valmistelu tapahtuu ERA:ssa - menettelyn kuvaus	12
3.1 Menettely, jolla säädösehdotus tai muu asiakirja valmistellaan	12
3.2 Säädöksen kääntäminen	13
3.3 Erityistapausten ja poikkeusten hallinta	15
3.3.1 Erityistapaukset	15
3.3.2 Yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan mukaiset poikkeukset.	16
3.3.3 Erityistapausten ja poikkeusten välinen suhde	16
III Osa	17
4. Käynnissä olevien työryhmien kuvaus	17
4.1 Johdanto	17
4.2 Työryhmäkohtainen kuvaus ja ohjeistus.	17
4.2.1 Yhteiset turvallisuusmenetelmät (CSM).	17
4.2.2 Leveäraidetyöryhmä (1520/1524-järjestelmä).	17
4.2.3 Tavaravaunu YTE:n tarkistusmenettely	18
4.2.4 OPE YTE:n tarkistusmenettely	18
4.2.5 Infrastruktuurirekisteri/Ratarekisteri.	19

4.2.6 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän vetureita ja matkustajakalustoa	
koskeva YTE (LOC & PAS YTE)	20
4.2.7 Turvallisuustodistukset ja turvallisuusluvat	20
4.2.8 CCS YTE:n tarkistusmenettely/ERTMS.	20
4.2.8.1 NSA Focus Group on ERTMS	21
4.2.8.2 ERA ERTMS Control Group	22
4.2.9 Yhteiset turvallisuustavoitteet (CST)	22
4.2.10 Yhteiset turvallisuusindikaattorit.	22
4.2.11 Matkustajaliikenteen telemaattiset sovellutukset (TAP YTE)	23
4.2.12 Kunnossapitotyöpajojen sertifiointi	23
4.2.13 Kunnossapidosta vastaavan yksikön (ECM) sertifiointi.	24
4.2.14 Liikkuvan kaluston kuljettajien kelpoisuusvaatimukset	
(Vocational Competences)	24
4.2.14.1 Kuljettajia kouluttavien oppilaitosten hyväksymiskriteerit	
(Accreditation of Training Centres)	25
4.2.14.2 Veturinkuljettajadirektiivin 35 artiklan mukainen yhteistyryhmä	25
4.2.15 Eurooppalainen hyväksyttyjen kalustotyyppien rekisteri (ERATV)	26
4.2.16 Kansalliset turvallisuusmääräykset	26
4.2.17 Melu YTE:n tarkistusmenettely	26
5. Muut säännöllisesti kokoontuvat työryhmät	27
5.1 ERA:n hallintoneuvosto	27
5.2 Kansallisten onnettomuustutkintaviranomaisten verkosto (NIB)	27
5.3 Komission johdolla työskentelevät rautatiemarkkinoinhin keskittyvät työryhmät.	27
5.3.1 Rail Regulatory Bodies Working Group	27
5.3.2 Rail Market Monitoring Scheme (RMMS)	27
6. Viime aikoina loppuun saatettu työ	28
6.1 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuri YTE	28
6.2 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän energia YTE	28

I Osa

1. Pitkän tähtäimen tavoitteet

EU-yhteistyölle asetetaan pitkän tähtäimen tavoitteita, jotka ohjaavat viraston ja sen virkamiesten osallistumista erilaisiin työryhmiin. Rautatieviraston pitkän tähtäimen tavoitteet on kuvattu kohdassa 2.1. Tämän lisäksi osassa III esitetään työryhmäkohtaisia lyhyen tähtäimen tavoitteita ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavia seikkoja, jotka perustuvat pitkän tähtäimen tavoitteisiin.

1.1 Kuvaus Rautatieviraston pitkän tähtäimen tavoitteista EU-yhteistyössä

Rautatievirasto asettaa seuraavat pitkän tähtäimen tavoitteet EU-yhteistyölle:

1. EU:n piirissä tehtävien ratkaisujen on mahdollistettava tulevaisuudessakin Suomen rautatiejärjestelmän toimintakyky

- Uusia YTE:jä kehitettäessä päämääränä pitäisi olla varmistaa ratkaisujen yhteensopivuus nykyisen hyväksytyn järjestelmän kanssa, jotta nykyistä järjestelmää voidaan ylläpitää.
- Suomessa käytössä olevasta raideleveydestä johtuvat erityisvaatimukset on otettava huomioon YTE:issä.
- Suomen ilmasto-olosuhteet on otettava huomioon YTE:issä.
- Rautatievirasto tarkastelee muutosten vaikutuksia koko järjestelmän tasolla ottaen huomioon rautatiejärjestelmän turvallisuuden, yhteentoimivuuden ja markkinanäkökulmat.

2. Suomen ja Venäjän välisen yhdysliikenteen huomiointi YTE:issä

- YTE:ihin on tehtävä tarvittavat ratkaisut Suomen ja Venäjän välistä yhdysliikennettä silmällä pitäen.
- Suomen järjestelmän ero 1520-järjestelmään on tuotava selkeästi esille.

3. Rautatievirasto parantaa ja kehittää jatkuvasti Suomen rautatiejärjestelmän turvallisuutta EU-sääntelyn avulla

- Suomen rautatiejärjestelmän turvallisuustasoa ylläpidetään siten, että yhteisten turvallisuustavoitteiden asettama taso saavutetaan joka vuosi.
- Rautatievirasto huolehtii omalta osaltaan, että

toimijoiden turvallisuusjohtamisjärjestelmät ovat vaatimusten ja arviointikriteerien mukaisia hyväksyntähetkellä ja valvoo niiden mukaista toimintaa hyväksynnän voimassaoloaikana, mikä edesauttaa rautatieliikenteen harjoittajia, radanpidon yrityksiä ja rataverkon haltijoita omalta osaltaan kehittämään turvallisuusjohtamisjärjestelmiään. Toimijoiden vastuulla on kuitenkin huolehtia turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä vaatimustenmukaisuudesta.

- Rautatievirasto osallistuu aktiivisesti rautatiejärjestelmän riskienhallinnan kehittämiseen ja valvoo riskienhallinnan kokonaisuutta.

4. Rautatievirasto parantaa ja kehittää jatkuvasti rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja yhteentoimivuutta aktiivisella yhteistyöllä muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa

- Tiivis keskusteluyhteys mahdollistaa nopean tiedonkulun mahdollisista teknisistä ja toiminnallisista turvallisuusongelmista.
- Muualla havaituista turvallisuuspoikkeamista saadaan arvokasta tietoa oman järjestelmän kehittämiseen.
- Rautatievirasto osallistuu aktiivisesti keskusteluun käytännön toimintatavoista ja kehittää näiden keskustelujen pohjalta omaa toimintaansa.

5. Rautatievirasto tukee eurooppalaisen rautatiekulttuurin omaksumista, jolla edistetään mahdollisuuksia harjoittaa rautatie liikennettä ja suomalaisten toimijoiden toimintakentän laajenemista

- Suomalaisten toimijoiden kilpailukyvyyn parantamista Euroopassa edistetään tukemalla yhteisen eurooppalaisen rautatiekulttuurin omaksumista, joka sisältää muun muassa yhteisiä harmonisoituja menettelyjä, toimintatapoja ja sääntelyä.
- Rautatievirasto tuo aktiivisesti suomalaista näkökulmaa eurooppalaiseen rautatiekulttuuriin.

6. Rautatievirasto tarkastelee aktiivisesti rautatiemarkkinoita

- Rautatievirasto osallistuu aktiivisesti rautatiemarkkinoita koskevan sääntelyn ja regulaattoritoiminnan kehittämiseen sekä rautatiemarkkinoita koskevan sääntelyn tulkintakäytännön luomiseen.
- Tässä tehtävässään se painottaa ja pyrkii saamaan keskusteluun erityisesti niitä edellytyksiä ja tekijöitä, jotka ovat Suomen rautatiemarkkinoiden läpinäkyvyyden ja tasapuolisuuden sekä markkinoilletulon kannalta olennaisia.

7. Suomen viitekehys EU-yhteistyössä ovat muut Pohjoismaat

- Erilaisesta raideleveydestä huolimatta Suomen rautatiejärjestelmä perustuu pääasiassa samantyyppisiin teknisiin ratkaisuihin ja toimintamalleihin kuin muissa Pohjoismaissa.
- Rautatievirasto tekee tiivistä yhteistyötä muiden Pohjoismaiden kanssa.

1.2 Kuinka kuvattuihin tavoitteisiin päästään

Rautatievirasto on sitoutunut edistämään aktiivisesti alan toimijoiden yhteistyötä Suomessa. Yhteistyön perusperiaatteet on kuvattu tässä asiakirjassa. Edellä kuvatut Rautatieviraston pitkän tähtäimen tavoitteet näkyvät lähtökohtaisesti kaikessa viraston käytännön työssä. Rautatievirasto on aktiivinen toimija omalla alallaan Euroopassa ja osallistuu resurssiensa puitteissa erilaisten työryhmien toimintaan. Rautatievirasto kehittää yhteistyötään ERA:n ja muiden jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisien kanssa aktiivisella yhteydenpidolla ja benchmarkkauksella.

Rautatieviraston virkamiehiltä edellytetään aktiivista ja hyvää yhteistyötä sekä ERA:n, komission että muiden jäsenvaltioiden turvallisuusviranomaisien kanssa. Erilaisista asiakokonaisuuksista vastaavien virkamiesten on ylläpidettävä kansallista yhteistyötä näissä suuntaviivoissa kuvatulla tavalla sekä jaettava tietoa myös Rautatieviraston muille virkamiehille. Virkamiehen vastuulla on myös tunnistaa koordinaatiota edellyttävät seikat valmistelun eri vaiheissa.

Tietoa jakaakseen Rautatievirasto järjestää seminaareja ja tiedotustilaisuuksia alan toimijoille katsoessaan ne tarpeelliseksi.

2. Yhteistyön kuvaus

2.1 Rautatiealan EU-sääntelyn kehitys

Rautatiealan sääntely muodostuu kolmesta rautatiepaketeista sekä niiden nojalla annetuista tai niihin liitännäisistä EU-säädöksistä. Rautatiepaketien avulla rautatiesektoria on avattu järjestelmällisesti kilpailulle.

Ensimmäisessä rautatiepaketissa säädetään rautatiemarkkinoista. Sillä avattiin jäsenvaltioiden välinen tavaraliikenne kilpailulle sekä annettiin määrä-

ykset toimilupien myöntämisestä, ratakapasiteetin jaosta ja infrastruktuurimaksuista. Lisäksi jäsenvaltiot veloitettiin perustamaan itsenäinen ja riippumaton sääntelyelin. Pakettiin sisältyvät yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun direktiivin (kehittämisdirektiivi) muutosdirektiivi (2001/12/EY), toimilupia koskevan direktiivin (toimilupadirektiivi) muutosdirektiivi (2001/13/EY) sekä ns. kapasiteetti- ja ratamaksudirektiivi (2001/14/EY).

Työ rautateiden yhteentoimivuuden edistämiseksi Euroopassa on ollut myös käynnissä jo useamman vuoden ajan. Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskeva direktiivi annettiin vuonna 1996 (96/48/EY) ja tavanomaista rautatiejärjestelmää koskeva direktiivi vuonna 2001 (2001/16/EY). Suurten nopeuksien ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetut direktiivit yhdistettiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä annetulla direktiivillä vuonna 2008 (2008/57/EY). Uusi yhteentoimivuusdirektiivi muuttaa erityisesti liikkuvan kaluston käyttöön ottoon liittyviä säännöksiä ja se pannaan täytäntöön rautatielain kokonaisuudistuksella, joka tulee voimaan viimeistään syyskuun alussa 2010.

Rautatiejärjestelmän turvallisuutta alettiin säännellä Euroopassa rautatieturvallisuusedirektiivin myötä vuonna 2004 (2004/49/EY). Direktiivin tarkoituksena on varmistaa yhteisön rautateiden turvallisuuden kehittäminen sekä pääsymahdollisuuksien parantaminen rautatiepalvelujen markkinoille. Rautatieturvallisuusedirektiiviä on muutettu vuonna 2008 (2008/110/EY) direktiivimuutoksella, jolla otetaan käyttöön muun muassa kalustoyksikköjen kunnossapitoa koskevat uudet säännökset. Uuden yhteentoimivuusedirektiivin tavoin rautatieturvallisuusedirektiivin muutosdirektiivi pannaan täytäntöön rautatielain kokonaisuudistuksella, joka tulee voimaan viimeistään syyskuun alussa 2010.

Edellä mainittujen lisäksi keskeinen rautatiealan direktiivi on veturinkuljettajadirektiivi (2007/59/EY), joka kuuluu niin sanottuun kolmanteen rautatiepakettiin. Veturinkuljettajadirektiivin mukaan veturinkuljettajilla on siirtymäajan jälkeen oltava kansallisen turvallisuusviranomaisen antama lupakirja ja työnantajansa antama lisätodistus. Turvallisuuden lisäksi direktiivillä edistetään veturinkuljettajien vapaata liikkuvuutta. Kolmanteen pakettiin lukeutuu myös rautatievastuuasetus (asetus (EY) N:o 1371/2007), jossa säädetään rautatieyrityksiin, lipunmyyjiin, matkanjärjestäjiin, aseman haltijoihin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvista velvoitteista suhteessa matkustajien oikeuksiin.

Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän direktiivin mukaisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien ensimmäinen sarja annettiin vuonna 2002. Tarkistettujen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskevat YTE:t annettiin pääasiassa vuoden 2008 aikana. Useat tavanomaista rautatiejärjestelmää koskevat YTE:t tulivat sen sijaan voimaan vuosien 2006 ja 2008 aikana. Uusia tavanomaista rautatiejärjestelmää koskevia YTE:jä on valmistumassa vuosien 2009 ja 2010 aikana ja niitä valmistellaan parhaillaan ERA:n substanssityöryhmissä. Vuoden 2007 lopussa ja vuoden 2008 alussa on alkanut myös tärkeitä tavanomaisen rautatiejärjestelmän YTE:jä koskevia tarkistusmenettelyjä.

Rautatieturvallisuuteen liittyvää rautatieturvallisuudirektiivin nojalla valmisteltua sääntelyä on annettu vuosina 2007 ja 2009. Keskeisenä säädöksenä on nostettava esille komission asetus, joka koskee rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen riskien arviointia koskevan yhteisen turvallisuusmenetelmän (ns. CSM, Common Safety Methods) hyväksymistä (asetus (EY) N:o 352/2009). Kyseistä asetusta sovelletaan asteittain heinäkuusta 2010 lähtien, ja kokonaisuudessaan heinäkuusta 2012 lähtien. Heinäkuusta 2010 lähtien asetusta noudatetaan kalustohankintoja tehtäessä, käyttöönottonäytelyssä ja aina, jos siihen viitataan voimassa olevassa osajärjestelmää koskevassa YTE:ssä. Lisäksi rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklan 3 kohdan nojalla on valmisteltu turvallisuusjohtamisjärjestelmän arviointikriteerejä (CSM on Conformity Assessment), joka on osoitettu kansallisille turvallisuusviranomaisille harmonisoimaan arviointityötä.

Ensimmäiset YTE:t laadittiin AEIF:n (Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire, European Association for Railway Interoperability) johdolla, ja valmistelussa oli mukana useita eurooppalaisia rautatiealan toimijoita. Syyskuussa 2006 AEIF luovutti virallisesti tämän roolinsa ERA:lle. Suomea AEIF:n työryhmissä edusti yleensä Ratahallintokeskuksen virkamies. Syyskuussa 2006 Rautatieviraston aloittaessa toimintansa, alkoivat Suomea ERA:n työryhmissä edustaa Rautatieviraston virkamiehet. Joissakin ERA:n työryhmissä on ollut suomalainen edustaja ainoastaan sektoriorganisaatioiden CER:n tai EIM:n kautta. On tärkeää huomata, että kyseiset henkilöt eivät kuitenkaan edusta työryhmässä Suomea, vaan edustamaansa sektoriorganisaatiota.

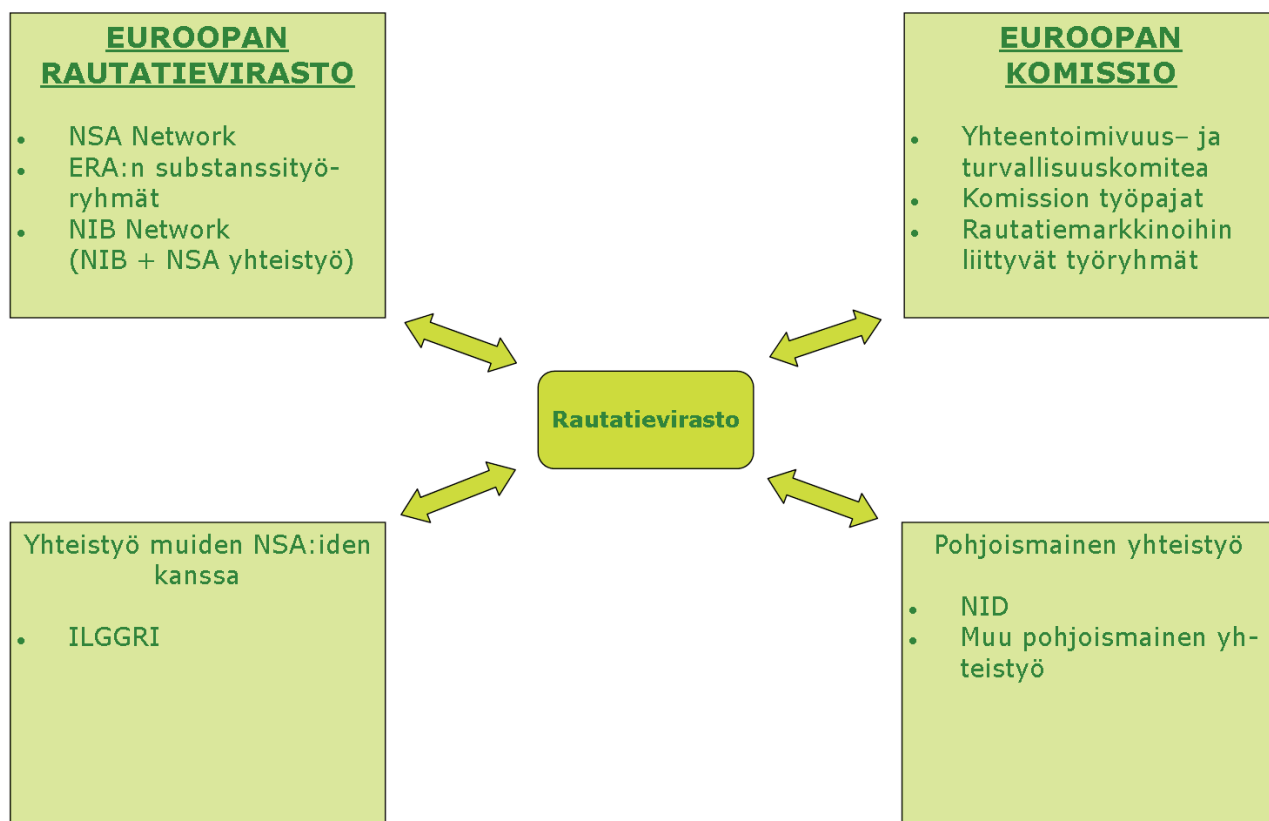
2.2 Rautatieviraston eurooppalainen toimintakenttä

Eurooppalaisessa yhteistyössä onnistuminen vaatii aktiivista osallistumista ERA:n substanssityöryhmiin. Lisäksi aktiivisuutta vaaditaan sekä NSA Networkissa¹ että komission yhteentoimivuus- ja turvallisuuskomiteassa (jäljempänä RISC-komitea), sillä ERA:n virallinen raportointi valmisteluvaiheessa tapahtuu näissä työryhmissä. NSA Networkin edustajat voivat kokouksissaan kommentoida ERA:n työtä ja ehdotuksia ja tuoda esille kantojaan ERA:n turvallisuusyksikön ja yhteentoimivuusyksikön päälliköiden ja yleensä myös ERA:n pääjohtajan läsnä ollessa. RISC-komitea koostuu yleensä puolestaan ministeriöiden edustajista ja kokouksessa puheenjohtajana toimii komission virkamies. RISC-komitean jäsenet voivat kommentoida työtä valmisteluvaiheessa sekä komission että ERA:n edustajien läsnä ollessa. Mitä aikaisemmassa vaiheessa vaikutetaan työhön, sitä paremmat mahdollisuudet on onnistua.

Eurooppalaisessa yhteistyössä onnistuminen vaatii myös pohjoismaista yhteistyötä strategisesti tärkeissä kysymyksissä. Kyseistä yhteistyötä tehdään erityisesti NID:issä, jossa Pohjoismaiden turvallisuusviranomaisten edustajat kokoontuvat keskustelemaan ja vaihtamaan kokemuksia. Euroopan tasolla vastaava keskustelua ja kokemusten vaihtoa tehdään ILGGRI:ssä (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates) ja sen alatyöryhmissä. Aktiivinen toimiminen näissä työryhmissä edesauttaa Suomen etujen valvomista ja yhteistyön kehittämistä muiden jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa. Esimerkiksi ILGGRI:ssä voidaan vaikuttaa keskustelemalla erilaisista menettelytavoista tai laatimalla muutosehdotuksia ERA:n säädösehdotusten sisältöön sekä pyrkimällä vaikuttamaan muiden kansallisten turvallisuusviranomaisten kannanmuodostukseen. On muistettava, että vaikuttamista voidaan tehdä usein loppuun saakka yhteistyön eri tasoilla.

Rautatiemarkkinoiniin liittyviä tehtäviä ei ole delegoitu ERA:n valmisteltaviksi vaan työtä johtaa Euroopan komissio. Markkinakysymyksiä käsitellään sääntelyelinten työryhmässä ja niin sanotussa RMMS-työryhmässä (Rail Market Monitoring Scheme).

¹ NSA Network on EU:n jäsenmaiden rautatieturvallisuudesta vastaavien viranomaisten ja ERA:n pääasiallinen yhteistyöelin



2.3 Kansallisen yhteistyön organisointi

Suomen vaikutusmahdollisuudet eurooppalaisessa yhteistyössä on tunnistettava. Pääsääntöinen vaikutuskanava valmisteluvaiheessa on ERA:n erilaiset substanssityöryhmät. Tämän vuoksi jokaisen työryhmästä kantavan Rautatieviraston virkamiehen on osallistuttava aktiivisesti työryhmänsä toimintaan ja raportoitava työn etenemisestä sekä virastossa että kansallisessa seurantar ryhmässä. Tämän lisäksi Rautatievirasto kutsuu koolle noin neljä kertaa vuodessa niin sanotun yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmän, jonka keskeisenä tehtävänä on keskustella ERA:n työryhmiin liittyvistä linjauksista ja keskeisistä kysymyksistä.

2.3.1 Seurantar yhmät

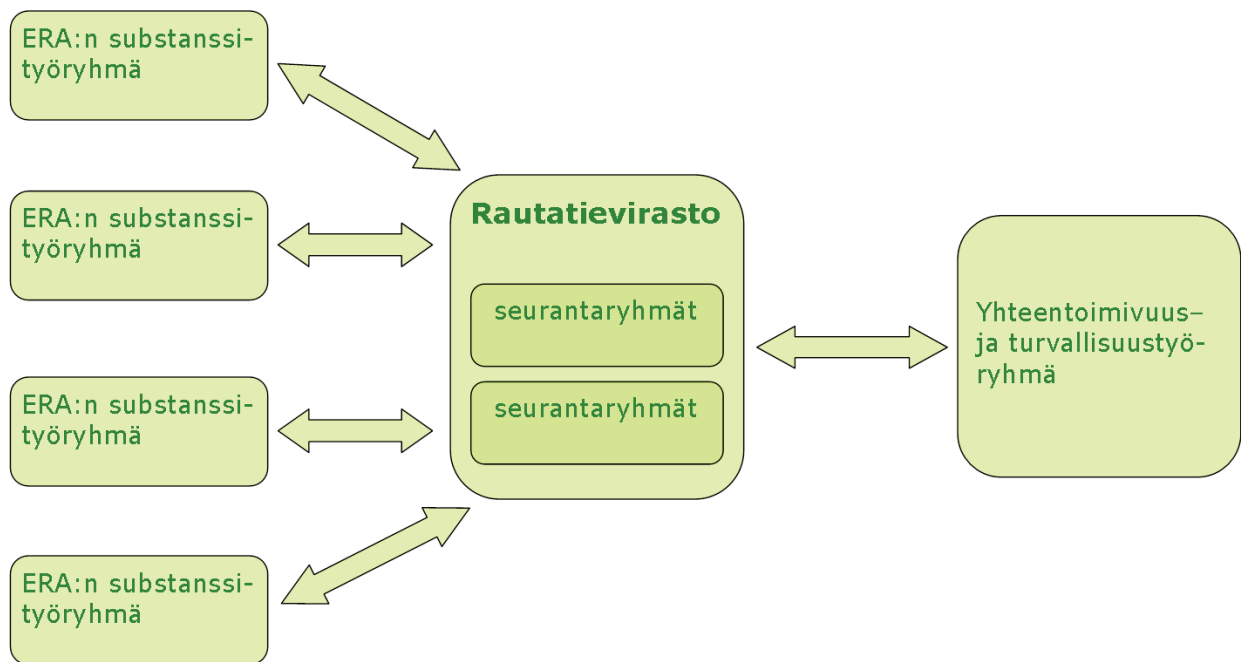
Pääsääntöinen vaikutuskanava valmisteluvaiheessa on ERA:n erilaiset substanssityöryhmät, joissa säädösehdotuksia valmistellaan. Rautatievirasto haluaa tarjota rautatiesektorin eri toimijoille sekä sektorin ulkopuolisille intressiryhmille mahdollisuuden saada tietoa siitä, miten työ erilaisissa ERA:n substanssityöryhmissä edistyy.

Tämän vuoksi Rautatievirasto on määrännyt vastuuhenkilöt jokaiselle työryhmälle. Vastuuhenkilöi-

den tehtävänä on ylläpitää kansallista sidosryhmäyhteistyötä ja kutsua kansallinen seurantar yhmä kokoon säännöllisesti. Seurantar yhmissä keskustellaan työn etenemisestä, muista ajankohtaisista asioista sekä pyritään ratkaisemaan mahdollisia yksinkertaisempia ongelmakohtia. Keskeisistä kysymyksistä, linjauksista ja jäljellä olevista ongelmista keskustellaan Rautatieviraston johdolla säännöllisesti kokoontuvassa yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä.

2.3.2 Yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmän toiminta

Yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmä käsittelee sekä yhteentoimivuus- että turvallisuusasioita. Työryhmän kokouksia järjestetään, jotta rautatiesektorin edustajilla on mahdollisuus saada riittävästi tietoa EU-yhteistyön ajankohtaisista asioista sekä mahdollisuus kommentoida tulevaa säädöstä ja valmistelun edistymistä. Sektorin osallistumismahdollisuuksien turvaamisella autetaan myös eri toimijoita ymmärtämään paremmin päätöksiä ja muita toimenpiteitä. Työryhmän toiminta varmistaa, että asianomaiset tahot saavat ajoissa käsityksen eurooppalaisissa työryhmissä tehtävästä työstä ja sen vaikutuksista. Näin ollen voidaan edistää keskustelua ja saada Suomen etuja valvottua mahdollisimman hyvin eri foorumeilla. Yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmä sitoo eri toimi-



jat mukaan prosessiin, mikä auttaa pienentämään riskiä siitä, että loppuratkaisu olisi epätydyttävä toimijoiden kannalta.

Rautatievirasto kutsuu koolle yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmän noin neljä kertaa vuodessa. Kokouksiin kutsutaan Liikenne- ja viestintäministeriön, rautatieyritysten, Ratahallintokeskuksen ja teollisuuden edustajat sekä muut toimijat, joihin YTE:t tai rautatieturvallisuuteen liittyvä ERA:ssa valmisteltava työ suoraan tai välillisesti vaikuttaa. Tarkoitus on pitää työryhmän kokoukset noin viikkoa ennen RISC-komitean kokousta.

On tärkeää, että yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä käsitellään RISC-komitean asialistalla olevien säädösehdotusten lisäksi ajankohtaisia asioita laajemminkin, sillä valmisteluvaiheessa yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä käytyjen keskustelujen pohjalta voidaan ottaa asioita esille RISC-komitean lisäksi myös NSA Networkissa ja tarpeen mukaan myös ILGGRI:ssä ja NID:issä.

Rautatieviraston virkamiehet esittelevät yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä RISC-komitean asialistan keskeiset asiat ja lisäksi tarvittaessa vastuullaan olevien substanssityöryhmien muut ajankohtaiset asiat. Esityksessä on tuotava esille erityisesti ERA:ssa valmisteltavan ehdotuksen vaikutukset Suomen rautatiejärjestelmän toimintaan. Rautatieviraston virkamiesten tehtävänä on myös tuoda yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmään mahdollisia linjauksia edellyttävät asiat omista työryhmistään. Työryhmässä käytävä keskustelu on merkittäväällä tavalla vaikuttamassa Suomen kannan muodostamiseen.

2.4 Tavoitetilanne

ERA:n työryhmien lisäksi tärkeitä vaikutuskanavia ovat NSA Network, RISC-komitea, ILGGRI sekä pohjoismaiset yhteistyömuodot ja niistä erityisesti NID. Sen sijaan asian siirryttyä komissioon Suomi voi vaikuttaa myös epävirallisten kontaktiensa ja mahdollisten komission työpajojen kautta. Kuten edellä on mainittu, Suomen kannanmuodostukseen vaikuttaa merkittäväällä tavalla keskustelu yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä. Vaikutusmahdollisuuksien havainnollistamiseksi on tarpeen yleisesti kuvata koko päätöksentekoprosessi, joka kattaa työryhmävaiheen, ERA:n, komission sekä Suomen sisäisen yhteistyön. Tämä kuvaus on osassa II.

Vaiheet, joissa Suomi voi vaikuttaa säädösehdotuksen sisältöön, ovat:

- osallistuminen ERA:n substanssityöryhmiin
- NSA Network
- RISC-komitea
- ILGGRI, pohjoismainen yhteistyö
- mahdolliset komission työpajat
- rajoitetusti ja tietyissä asioissa myös ERA:n hallintoneuvoston kokoukset ².

Tehokkain strategia, jolla voidaan vaikuttaa säädösehdotuksen sisältöön ja siten Euroopan ja Suomen rautateiden kehittymiseen, on osallistua aktiivisesti yllämainittuihin ryhmiin ja valmistella koordinoidusti kotimaassa osallistumista näihin kokouksiin ja vaikuttaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

² Hallintoneuvostossa ei pääsääntöisesti käsitellä substanssiasioita.

Johtopäätös 1: Suomalaisten on toimittava aktiivisesti eurooppalaisissa työryhmissä.

Rautatieviraston edustajan on oltava alan asiantuntija ja hänellä on oltava laaja yhteistyöverkosto Suomen rautatiesektorilla, mikä tukee edustajaa hänen työssään. Jokainen edustaja vastaa kyseisen verkoston luomisesta Rautatieviraston toimintamallien mukaisesti.

Rautatieorganisaation toimijat, erityisesti rautatieyritykset, Ratahallintokeskus ja valmistajat voivat vaikuttaa säädösehdotuksen sisältöön omien sektoriorganisaatioidensa kautta. Sen lisäksi ne voivat toimia aktiivisesti Rautatieviraston työryhmissä. Aktiivisen osallistumisen ja vaikutusmahdollisuuksien maksimaalisen käytön edellytyksenä on harjoittaa aktiivista kansallista yhteistyötä.

Johtopäätös 2: On tärkeää painottaa kansallista yhteistyötä, koska sillä on tärkeä rooli koordinoinnissa, tiedonvaihdossa ja Suomen kantojen valmistelussa.

Suomen rautatiejärjestelmän toimijoiden, erityisesti rautatieyritysten, Ratahallintokeskuksen ja valmistajien tulisi laatia omat strategiansa, jotka jatkavat siitä, mihin tämä käsillä oleva strategia päättyy. Tämä tarkoittaa sitä, että jokaisen toimijan tulisi lähettää edustaja/edustajia työryhmäkohtaisiin kansallisiin seurantatyöryhmiin, jotta niiden edustajat voivat:

- raportoida asiaankuuluvaa tietoa seurantatyöryhmälle kyseisen toimijan kansainvälisestä yhteistyöstä esimerkiksi sektoriorganisaation parrissa
- raportoida asiaankuuluvaa tietoa seurantatyöryhmälle koskien mahdollisia ongelma-alueita, joita sektoriorganisaatioissa toimivat toivoisivat käsiteltävän tulevassa säädöksessä
- raportoida kansallisesta työryhmästä tietoa eteenpäin omassa organisaatiossaan siten, että tiedonkulku taataan mahdollisimman laajalti ja siten, että se hyödyttää toimijaa sekä sen kansallisessa että kansainvälisessä työssä.

Johtopäätös 3: Jokaisen toimijan tulisi kantaa osaltaan vastuu Suomen etujen valvomisesta, jotta eurooppalaiseen yhteistyöhön voitaisiin vaikuttaa mahdollisimman laajasti. Toimijoiden tulisi osallistua resurssien puitteissa mahdollisimman aktiivisesti kansalliseen yhteistyöhön.

II osa

3. Kuinka valmistelu tapahtuu ERA:ssa - menettelyn kuvaus

Tässä luvussa annetaan lyhyt ja selkeä yleiskuvaus ERA:ssa tapahtuvasta valmistelusta ja siihen liittyvistä menettelytavoista. Lisäksi kiinnitetään erityistä huomiota säädöstekstien käännösmenettelyyn sekä erityistapauksiin ja yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan mukaisiin poikkeuksiin.

3.1 Menettely, jolla säädösehdotus tai muu asiakirja valmistellaan

ERA:ssa tapahtuva valmistelu tehdään aina komission antaman toimeksiannon mukaisesti. Yhtä tai useampaa osajärjestelmää koskevat YTE:t valmistellaan yhteentoimivuusdirektiivin nojalla. On huomattava, että YTE:issä voidaan tietyin ehdoin viitata nimenomaisesti ja selvästi nimettyihin eurooppalaisiin tai kansainvälisiin standardeihin tai eritelmiin tai ERA:n julkaisemiin teknisiin asiakirjoihin. Ne katsotaan YTE:n liitteiksi ja muuttuvat velvoittaviksi heti, kun YTE:ä aletaan soveltaa. Rautatieturvallisuuteen liittyvät säädösehdotukset valmistellaan puolestaan rautatieturvallisuudirektiivin nojalla.

Komission pyynnöstä ja sen toimeksiannosta ERA valmistelee luonnokset uusista YTE:istä tai ehdotukset YTE:ien muuttamisesta, ehdotukset turvallisuussäädöksiksi sekä muut ehdotukset. ERA:lle annettavasta toimeksiannosta keskustellaan ennen sen hyväksymistä NSA Networkissa ja RISC-komiteassa. Säädösehdotuksia valmisteleviin substanssityöryhmiin ERA kutsuu edustajat pääsääntöisesti jokaisesta jäsenvaltiosta. ERA edellyttää edustajien olevan asiantuntijoita työryhmän käsittelemällä osa-alueella. Asiantuntijat ovat kansallisten turvallisuusviranomaisten virkamiehiä, mutta työryhmissä on myös sektoriorganisaatioiden edustajia (yleensä yksi tai kaksi kustakin sektoriorganisaatiosta). Kansalliset turvallisuusviranomaiset voivat nimittää yhden asiantuntijan kuhunkin työryhmään. Tietyt Task Force-tyyppiset ja muut erikoistyöryhmät voivat olla pienempiä ja niissä ei ole lähtökohtaisesti edustajaa kaikista jäsenvaltioista. ERA:n substanssityöryhmiin kutsutut sektoriorganisaatiot voivat esittää työryhmässä omia tarpeitaan sekä huolenaiheitaan. Näihin sektoriorganisaatioihin kuuluvat muun muassa:

EIM European Rail Infrastructure Managers
CER Community of European Railway and Infrastructure Companies
ERFA European Rail Freight Association
UIP International Union of Private Wagons
UNIFE Union of European Railway Industries
ALE Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas
ETF European Transport Workers' Federation
UITP International Association of Public Transport
UIRR International Union of Combined Road-Rail Transport Companies

Suomen edustajana ERA:n substanssityöryhmissä toimivien tai kansallisesta seurannasta vastaavien virkamiesten (jos edustajaa ei lähetetä työryhmään) on vedettävä kansallista seurantatyöryhmää, jossa käydään yksityiskohtaista keskustelua ERA:n työryhmässä käsiteltävistä asioista. Kansallinen seurantatyöryhmän tulisi pitää yhteyttä aina ennen ERA:n työryhmän kokousta. Lisäksi asiantuntijoiden on luotava verkosto muiden maiden kansallisten turvallisuusviranomaisten edustajista, joiden kautta saadaan tietoa ja joiden kanssa voidaan keskustella valmisteluun liittyvistä asioista. Ulkomaisen verkoston lisäksi asiantuntijoilla on oltava riittävät kontaktit kotimaassa. Verkosto koostuu rautatieyritysten, radanpidon yritysten, Rata-hallintokeskuksen ja valmistajien edustajista, ja seurantatyöryhmä sisältää usein vain osan tehokkaan valmistelun vaatimasta verkostosta.

Valmistelun kuluessa ERA raportoi työryhmän työn edistymisestä muun muassa väliraporttien kautta. ERA:ssa valmistellusta komission säädösehdotuksesta äänestetään RISC-komiteassa. Päätökset komiteassa tehdään määräenemmistöllä ja jos komitea puoltaa päätöstä, ehdotus lähetetään Euroopan parlamentille ja neuvostolle tutkittavaksi, eli niin sanottua valvontaa varten. Tähän valvonnan käsittelevään sääntelymenettelyyn³ kuuluu se, että Euroopan parlamentti jäsentensä enemmistöllä tai neuvosto määräenemmistöllä voivat vastustaa mainitun komission ehdotuksen hyväksymistä esittämällä vastustuksensa perusteluksi ilmoituksen, jonka mukaan se katsoo ehdotettujen toimenpiteiden ylittävän perussäädöksen mukaisen täytäntöönpanovallan tai että ehdotus on ristiriidassa perussäädöksen tavoitteen tai sisällön kanssa taikka että se ei ole niin sanottujen toissijaisuus- tai suhteellisuusperiaatteiden mukainen.

³ Neuvoston päätös tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999 menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä myöhempine muutoksineen (Neuvoston päätös 2006/512/EY tehty 17 päivänä heinäkuuta 2006).

Komissio ei hyväksy ehdotusta, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto kolmen kuukauden kuluessa asian saattamisesta niiden käsiteltäväksi vastustaa ehdotettuja toimenpiteitä. Komissio voi tällöin tehdä tällöin komitealle muutetun ehdotuksen toteutettavista toimenpiteistä tai antaa perustamissopimukseen perustuvan säädösehdotuksen. Komissio voi puolestaan hyväksyä ehdotetut toimenpiteet, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto eivät niitä kolmen kuukauden määräajan kuluessa vastusta.

Säädös voidaan antaa komission päätöksenä, jolloin se osoitetaan jäsenvaltioille ja se sitoo alkuvaiheessa ainoastaan niitä ja niiden viranomaisia. Sitovuus suhteessa soveltamisalaan kuluviin yksityis- ja oikeushenkilöihin tulee päätöksen täytäntöönpanon kautta. Säädös voidaan antaa myös komission asetuksena, jolloin se on suoraan sitovaa oikeutta jäsenvaltioissa eli sen velvoittava vaikutus kattaa jäsenvaltion lisäksi kaikki asetuksen soveltamisalaan kuuluvat yksityis- ja oikeushenkilöt. Asetuksen kohdalla kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä ei tehdä.

Menettely, jolla ERA:ssa valmisteltava säädös valmistuu, on tiivistetty alla:

1. Komissio antaa ERA:lle toimeksiannon ehdotuksen laatimista varten. Toimeksiantoa käsitellään NSA Networkissa ja RISC-komiteassa ennen sen hyväksymistä. Siitä äänestetään RISC-komiteassa.
2. ERA:n johtama työryhmä valmistelee luonnoksen ehdotuksesta. Työn edetessä laaditaan väli-raportti. NSA Network ja RISC-komitea saavat tietoa työn etenemisestä ja sisällöstä ja työstä voidaan keskustella niiden kokouksissa.
3. Suomessa Rautatieviraston asiantuntijoiden vetämissä kansallisissa seurantatyöryhmissä käsitellään valmisteluun ja ERA:n työryhmässä muotoiltuun luonnokseen liittyviä asioita. Jos siellä todetaan, että on tarpeen keskustella sektorin kanssa laajemmin keskeisistä ongelmakohdista ja linjauksista, Rautatieviraston asiantuntija tuo asian yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmän käsiteltäväksi.
4. ERA käännättää työryhmän laatiman lopullisen tekstin saksaksi ja ranskaksi ja konsultoi sidosryhmiä. Konsultointivaiheen jälkeen (yleensä noin kolme kuukautta) ERA:n johto toimittaa säädösluonnoksen ja loppuraportin komissiolle.
5. Komissio toimittaa säädösluonnoksen jäsenvaltioiden tutkittavaksi.
6. Ehdotuksesta keskustellaan RISC-komiteassa ja mahdollisesti komission työpajoissa. Lisäksi keskustelua saatetaan vielä tässä vaiheessa käydä muissakin työryhmissä mikä lisää vaikutusmahdollisuuksia.

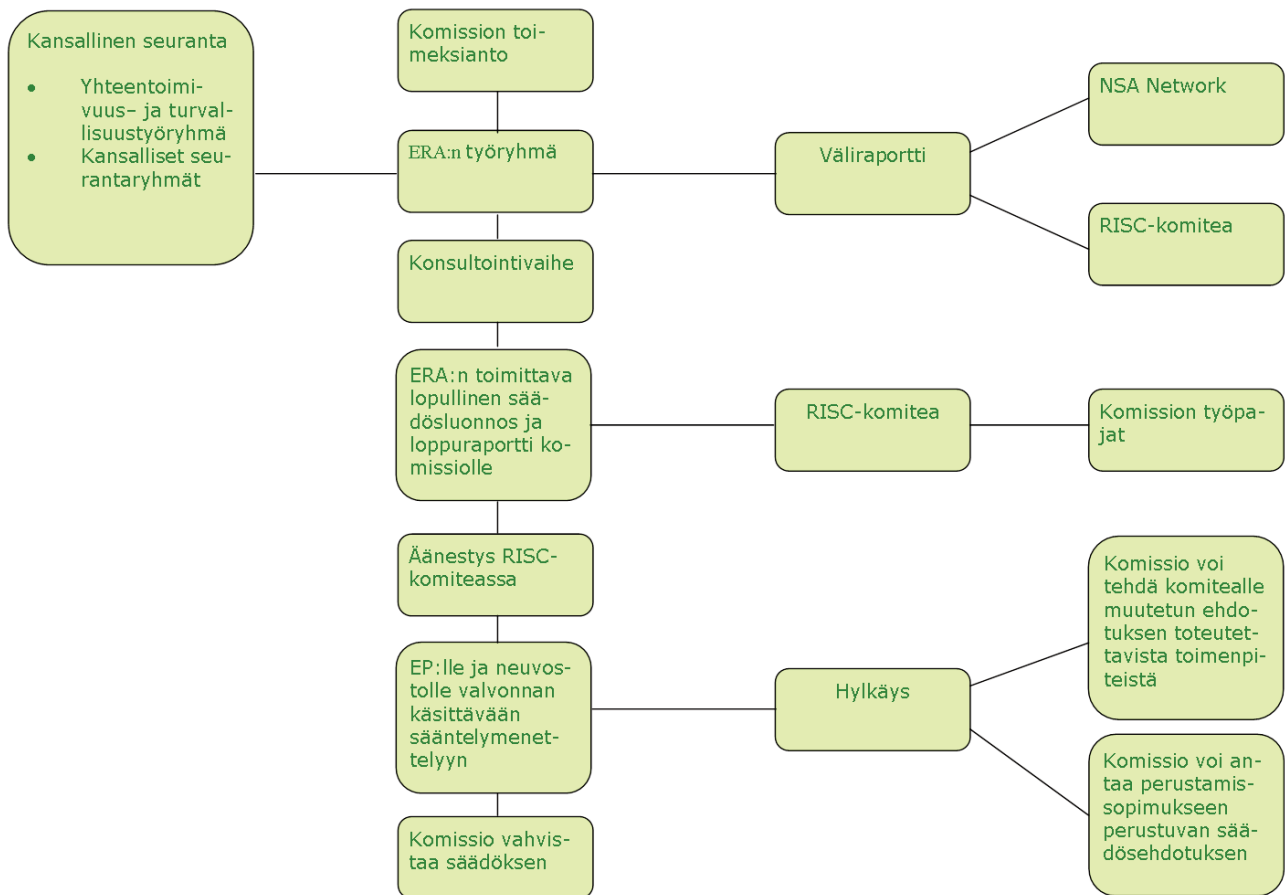
7. Säädösluonnoksen sisällöstä keskustellaan vielä kansallisesti sektorin edustajien, mahdollisten muiden intressiryhmien ja viranomaisten kesken.
8. RISC-komitean Suomen edustaja äänestää säädösehdotuksesta Suomen kannan mukaisesti komitean kokouksessa.
8. Komiteassa hyväksytty säädösehdotus käännetään kaikille EU:n virallisille kielille.
9. Ehdotus toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle niin sanottuun valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn.
10. Jos Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät ehdotuksen ja kun kaikki kieliversiot ovat valmiit, komissio vahvistaa säädöksen ja se annetaan komission päätöksenä, komission asetuksena tai komission direktiivinä.
11. Komission päätös annetaan tiedoksi jäsenvaltioille niiden Brysselissä sijaitsevien pysyvien edustustojen kautta.
12. Säädös julkaistaan aikanaan EU:n virallisessa lehdessä.
13. Säädös tulee voimaan säädetyssä ajassa (YTE:n kohdalla yleensä kuuden kuukauden kuluttua tiedoksi antamisesta)
14. Tarvittaessa säädöksen kansallinen täytäntöönpano

Liikenne- ja viestintäministeriö edustaa Suomea jäsenvaltiona liikennealalla. LVM koordinoi kaikkia liikennemuotoja ja esimerkiksi virallinen posti tulee komissiosta Suomen pysyvälle edustuston kautta Brysselistä ministeriöön. Suomesta lähtevät viralliset ilmoitukset ja vastaavat komissiolle menevät viralliset postit menevät yleensä LVM:n kautta Suomen pysyvään edustustoon Brysseliin, joka toimittaa ne komissiolle. LVM:n kanssa on sovittu, että Rautatievirasto voi toimittaa tietyt ruutiini-ilmoitukset suoraan Suomen pysyvään edustustoon.

Seuraavalla sivulla on kaaviokuva menettelystä.

3.2 Sädöksen kääntäminen

Komission käännoispalvelut kääntävät säädökset Brysselissä. Yleensä kääntäjät ovat yhteydessä kansallisiin asiantuntijoihin kääntäessään tekstejä. Yhteyttä voidaan ottaa esimerkiksi EU-säädöskäännosverkoston, eli ESKO-verkoston, kautta. Verkosto on perustettu vuonna 2009 ja se toimii EU:n toimielinten suomalaiskääntäjien ja kansallisten virkamiesten yhteistyön tukena. Verkoston avulla pyritään saamaan aikaan parempia suomenkielisiä EU-säädöksiä, kun EU:n kääntäjät voivat verkostoa hyödyntäen saada apua ja palautetta kansallisilta asiantuntijoilta. Verkostoa koor-



dinoidaan EU:n päässä komission suomen kielen käännösosastosta ja Suomessa valtioneuvoston kanslian kielipalvelusta. Lisäksi jokaisessa ministeriössä on yhteyshenkilö, joka hoitaa ESKO-verkostoon liittyvää yhteydenpitoa ja koordinointia Suomessa. Ministeriön yhteyshenkilöiden rooliin kuuluu muun muassa oikean asiantuntijan löytäminen.

Jos Rautatievirasto saa käännöstä koskevan pyynnön, se on ohjattava ensisijaisesti säädösehdotusta valmistelleessa työryhmässä mukana olleelle Rautatieviraston asiantuntijalle. Usein jo-tain tiettyä englanninkielistä muotoilua edeltävät pitkälliset keskustelut työryhmässä ja ne on otettava huomioon käännöstyössä. Ainoastaan työryhmässä mukana olleella asiantuntijalla on tietoa mahdollisista edellä mainituista keskusteluista. Englanninkielisen alkuperäistekstin kääntämisessä suomen kielelle on oltava johdonmukainen termien käännösten valinnan suhteen. Tässä on otettava huomioon sekä muissa alan EU-säädöksissä että direktiiveissä käytetyt termi-käännökset. Käännöstyössä saadaan usein apua UIC:n (International Union of Railways) kehittämästä RailLexic- tietokannasta.

Käännös tuotetaan seuraavan prosessin mukaan:

1. Komission käännöspalvelut kääntävät englanninkielisen alkuperäistekstin muille kielille. Käännöspalveluiden tulisi konsultoida kansallisia asiantuntijoita teknisistä termeistä.
2. Käännökset lähetetään yleensä käännöstarkastukseen jäsenvaltioihin.
3. Rautatievirasto koordinoi käännöstarkastuksen tekemistä Suomessa.
4. Käännöstarkastukseen annetaan usein noin kaksi kuukautta aikaa. Rautatievirasto kokoaa mahdolliset sektorin kommentit ja lähettää ne komission käännöspalveluille.
5. Komission käännöspalvelut arvioivat saamansa kommentit ja muokkaavat käännöksiä tarpeen mukaan.
6. Lopullinen versio tarkastetaan vielä ennen komission lopullista päätöstä, jos siihen saadaan tilaisuus.

Joskus julkaistuissa säädösteksteissä on käännösvirheitä, jotka voivat olla myös erityisen haitallisia. Jos suomenkielisessä säädöstekstissä havaitaan haitallisia virheitä, voidaan komissiolle toimittaa pyyntö käännöksen korjaamisesta. Korjatut käännösversiot julkaistaan EU:n virallisessa lehdessä.

3.3 Erityistapausten ja poikkeusten hallinta

3.3.1 Erityistapaukset

Viime aikoina ERA on kiinnittänyt erityistä huomiota erityistapausten ilmoittamiseen liittyvään menettelyyn ja vaatinut jäsenvaltioilta yhtenäisiä ja selkeitä ilmoituksia.

Yhteentoimivuusdirektiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaan:

”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, raidelevyteen, raideväliin ja kalustoyksiköihin, jotka ovat peräisin kolmansista maista tai joiden määränä on kolmas maa. Kutakin erityistapausta varten YTE:issä täsmennetään täytäntöönpanoa koskevat säännöt niille YTE:n perusosille, joita tarkoitetaan 3 kohdan c-g alakohdassa.”.

Direktiivin 2 artiklan mukaan erityistapauksella tarkoitetaan:

”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, joka on peräisin kolmannelle maasta tai jonka päämääränä on kolmas maa”.

Kyseessä voi siten olla esimerkiksi liikkuvan kaluston ja rataverkon yhteensopimattomuuteen liittyvä seikka.

Erityistapauksia voidaan esittää jo aikaisessa valmisteluvaiheessa perusparametrejä laadittaessa eikä aina kannata odottaa lopullista tekstiehdotusta. Tietyissä tapauksissa ongelma voidaan ratkaista myös YTE:n tekstissä, jolloin erityistapausta ei enää tarvita. Kustakin työryhmästä vastuussa oleva Rautatieviraston virkamies huolehtii tarvittavien erityistapauksien vastuullaan olevaan ehdotukseen. Kyseessä oleva virkamies kokoaa aina asianmukaiset intressiryhmät tarkastelemaan erityistapausten todellista tarvetta ja laatimaan kyseisen

erityistapauksen. Tarkoituksenmukaisinta on hoitaa asia kansallisen seurantaryhmän kautta.

Erityistapaus voi olla perusteltua tietyissä tilanteissa joko lyhytaikaisena tai jopa pysyvänä ratkaisuna. Esimerkkinä pysyvistä tilanteista on, että rautatiejärjestelmän kapasiteetti pienenee, jos YTE:n jotain tiettyä vaatimusta noudatettaisiin. Toisaalta erityistapauksin on huolehdittava myös Venäjän ja Suomen välisen yhdysliikenteen toimimisesta.

ERA:lla on lomake, jota käytetään erityistapausten ilmoittamiseen. Jokaista erityistapausta kohden on tehtävä kustannus-hyötyanalyysi, jossa asiaan kuuluvan toimijan (kuten rautatieyritykset, rata-verkon haltijat, valmistajat, liikkuvan kaluston haltijat) kustannukset arvioidaan suhteessa matkustajille tai tavaraliikennepalvelujen käyttäjille aiheutuviin hyötyihin. Vaihtoehto, jonka mukaan tulevaan YTE:en mukaudutaan, on verrattava vaihtoehtoon, jossa Suomen erillisyyttä säilytetään. Analyysissä on otettava huomioon koko elinkaari, esimerkiksi varaosien saatavuus jne. Kustannus-hyötyanalyysi on tehtävä, sillä ERA vaatii erityistapausten tueksi määrällistä näyttöä kustannussäästöistä ja hyödyistä. Jos kustannus-hyötyanalyysin tekeminen ei ole jostain syystä mahdollista, tulisi ERA:lle toimittaa vähintään laadullinen SWOT-analyysi. ERA puolestaan tekee erityistapausta koskevan kansallisen sekä EU:n laajuisen analyysin, jonka perusteella se ehdottaa erityistapausten hyväksymistä tai hylkäämistä.

Erityistapausten saanti YTE:en ei ole siten itsessään selvää. Sen vuoksi erityistapaukset on aina kuvattava riittävän tarkasti ja niiden on oltava teknisesti ymmärrettäviä. Pelkkä lista ei riitä. Erityistapaukset on aina perusteltava asianmukaisesti. Lisäksi ERA:lle on ilmoitettava ne kansalliset määräykset, joita noudatetaan erityistapausten osalta YTE:n säännösten tilalla.

Jos jokin erityistapaus on uhanalainen tai on olemassa vaihtoehtoisia toimintamalleja, erityistapauksesta keskustellaan yhteentoimivuus- ja turvallisuustyöryhmässä. Sitä ennen Rautatieviraston johtoryhmä käsittelee strategiset ja kriittiset linjat. Erityistapausta koskeva pyyntö toimitetaan ERA:lle ja Suomea työryhmässä edustava virkamies valmistautuu erityistapausten käsittelyyn työryhmässään. ERA voi myös pyytää jäsenvaltioita täydentämään erityistapausta koskevaa pyyntöään. Tarvittaessa erityistapausta koskien voidaan käydä Rautatieviraston ja ERA:n välisiä neuvotteluja.

3.3.2 Yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan⁴ mukaiset poikkeukset

Yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan mukaan:

”Merkityksellisten erityistapausten puuttuessa jäsenvaltion ei tarvitse soveltaa yhtä tai useampaa YTE:ä 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 toteutamisvaiheessa;*
- b) kun kyseessä on nykyisen osajärjestelmän uudistamista tai parantamista koskeva hanke ja kun näiden YTE:ien kuormauttuma, 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 jäsenvaltion rautatiejärjestelmän yhtenäisyyden;*
- 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.”*

Jos jäsenvaltio haluaa soveltaa poikkeusta, sen on ilmoitettava siitä etukäteen komissiolle ja toimitettava sille asiakirjat, josta käyvät ilmi ne YTE:t tai YTE:jen osat, joita jäsenvaltio ei halua soveltaa sekä vastaavat eritelmät, joita se haluaa sovelletavan. Lisäksi komissiolle on toimitettava muuta yhteentoimivuusdirektiivin liitteen IX vaatimat asiakirjat. Komissio tutkii jäsenvaltion suunnitellemat toimenpiteet ja ilmoittaa tästä RISC-komitealle. Edellä a-, c- ja e-alakohdissa tarkoitetuissa tapauksissa poikkeusta koskeva pyyntö ei mene varsinaisesti RISC-komitean käsittelyyn vaan ko-

⁴ Tässä viitataan uuteen yhteentoimivuusdirektiiviin 2008/57/EY, vastaava asia löytyy ”vanhan” tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 2001/16/EY 7 artiklasta.

missio päättää asiasta. Jäsenvaltio voi kuitenkin soveltaa vaihtoehtoisia sääntöjä viipymättä odottamatta komission reaktiota. Edellä mainituissa b-, d- ja f-alakohdissa tarkoitetuissa tapauksissa RISC-komitea päättää sääntelymenettelyä noudattaen hyväksyykö se poikkeusta koskevan pyynnön. Päätös on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa pyynnön ja siihen liitettyjen täydellisten asiakirjojen esittämisestä. jos tällaista päätöstä ei ole tehty, pyyntö katsotaan hyväksytyksi. On huomattava, että yhteentoimivuusdirektiiviin mukaan myös f-alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa jäsenvaltio voi soveltaa direktiivin vaihtoehtoisia sääntöjä ennen komission päätöstä.

Jäsenvaltioiden on pyrittävä hakemaan tarvittavaa poikkeusta mahdollisimman pian YTE:n tiedoksi-saannin jälkeen. Aina tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä tarve poikkeukseen voidaan joissakin tapauksissa huomata vasta projektin loppuvaiheessa tai jopa sen valmistuttua. Jäsenvaltiot eivät liioin aina tiedosta tarvetta poikkeukselle ennen kuin hankkeesta vastaava tuo sen jäsenvaltion tietoon. Uuden yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan 3 alakohdan mukaan jäsenvaltio toimittaa edellä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa komissiolle yhden vuoden kuluessa kunkin YTE:n voimaantulosta luettelon sen alueella toteutettavista pitkälle edenneistä hankkeista. Tämä edellyttää sektorin aktiivisuutta ja tiedonsiirtoa Rautatievirastolle, jotta kyseinen ilmoitus voidaan komissiolle tehdä. Komissiossa on valmisteltu vuonna 2005 ohjeistusta jäsenvaltioille poikkeusten ilmoittamista varten. Se sisältää myös ohjeet pitkälle edenneen hankkeen arvioimiseksi. Ohje on jäänyt luonnokseksi ja komissio on aikonut ottaa luonnoksen uudestaan käsittelyyn jossakin vaiheessa.

3.3.3 Erityistapausten ja poikkeusten välinen suhde

Poikkeuksen hakeminen voidaan usein nähdä viimeisenä keinona, jos YTE:n valmisteluvaiheessa ei ole huomattu hakea erityistapausta. Yhteentoimivuusdirektiivin 9 artiklan mukaan poikkeusta voidaan hakea ”merkityksellisten erityistapausten puuttuessa”. Erityistapaukset ovat osa YTE:ä ja siten niillä on oikeudellisesti sitova luonne. Poikkeukset puolestaan eivät ole osa YTE:ä, mutta poikkeusta voidaan hakea direktiivin nojalla. Yleensä poikkeusta haetaan johonkin tiettyyn hankkeeseen liittyen. Riippuen pyydettävästä poikkeuksesta, se voi johtaa joko komission päätökseen tai suositukseen, joka osoitetaan poikkeusta pyytäneelle jäsenvaltiolle. Poikkeukset eivät voi yleensä olla luonteeltaan pysyviä. Pysyvät poikkeukset tulevat kysymykseen vain erikoistilanteissa ja niiden on oltava täysin perusteltuja.

III osa

4. Käynnissä olevien työryhmien kuvaus

4.1 Johdanto

Tässä luvussa käsitellään yksittäisiä osa-alueita ja työryhmiä, joita Suomen tulisi tarkkailla ja joissa sen tulisi olla aktiivisesti mukana vaikuttamassa.

Tarkoituksena on selventää, millaista yhteistyötä ERA:ssa on käynnissä ja samalla antaa kohdennettua tietoa rautatiesektorille sekä jokaiselle yksittäiseen työryhmään osallistuvalla suomalaisella asiantuntijalle.

Tämä luku on päivitettävä säännöllisesti.

4.2 Työryhmäkohtainen kuvaus ja ohjeistus

4.2.1 Yhteiset turvallisuusmenetelmät (CSM)

Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä käsittelevä työryhmä työskentelee ERA:n turvallisuusyksikön johdolla. Yhteisten turvallisuusmenetelmien kehittäminen perustuu rautatieturvallisuudirektiivin 6 artiklaan. Työryhmän tehtävänä oli ensimmäisen mandaatin nojalla luoda raamit eurooppalaiselle riskienhallinnalle ja kuvata riskienhallintaprosessi. Tarve yhteisten turvallisuusmenetelmien kehittämiselle on syntynyt muun muassa markkinoiden avautumisen ja eri toimijoiden määrän lisääntymisen myötä, sillä nämä seikat eivät saa johtaa rautateiden turvallisuuden vaarantumiseen ja samalla yhtenäinen menettely helpottaa uusien toimijoiden markkinoille pääsyä.

Ensimmäisen toimeksiannon perusteella annetun komission asetuksen (the 1 st set of CSM) tavoitteena on harmonisoida riskienhallinta euroopanlaajuisesti, parantaa tiedonvaihtoa ja riskienhallinnan dokumentointia. Komission asetuksen mukaista menetelmää on käytettävä otettaessa käyttöön uusia tai merkittävästi muuttuneita teknisiä järjestelmiä sekä uusien tai merkittävien toiminnallisten muutosten ja merkittävien turvallisuuteen liittyvien organisatoristen muutosten tapauksessa. Siten yhteisiä turvallisuusmenetelmiä sovelletaan esimerkiksi osajärjestelmien käyttöönottoon. Yhteisiä turvallisuusmenetelmiä koskeva luonnos hyväksyttiin komiteassa marraskuussa 2008. Komission asetus julkaistiin virallisessa leh-

dessä 28.4.2009 ja se tulee voimaan portaittain vuonna 2010 (käyttöönottoluvallisia asioita koskien) ja vuonna 2012 (täydessä laajuudessaan).

Tätä kirjoittaessa turvallisuudirektiivin 6 artiklan nojalla on annettu kaksi toimeksiantoa CSM-työryhmälle koskien turvallisuustodistusten ja -lupien arviointiprosessia ja toinen mandaatti koskien rakenteellisten osajärjestelmien turvallisuusvaatimusten täyttymisen valvontaan. Työryhmän työ on vasta aloitettu. Rautatievirastoa ERA:n työryhmässä edustaa Mira Leinonen Rautatievirastosta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Riskienhallinnan jalkauttaminen suomalaiseen rautatiejärjestelmään ja toimijoille.
- Suomalaisten erityistapausten huomiointi riskienhallinnassa ja CSM-jatkotyössä.

4.2.2 Leveäraidetyöryhmä (1520/1524-järjestelmä)

ERA perusti vuonna 2006 niin sanotun leveäraide-työryhmän, jonka tehtävänä oli kerätä tietoa leveäraiteisista rautatiejärjestelmistä (1520/1524 mm) ja laatia järjestelmää koskeva raportti. ERA:n työryhmä pohti myös tarvetta erilliselle 1520/1524-järjestelmää koskevalle YTE:lle. Työryhmän työhön ovat osallistuneet Baltian maiden lisäksi Slovakia, Puola ja Suomi. ERA luovutti työryhmän loppuraportin komissiolle alkukevällä 2008 ja se hyväksyttiin komiteassa toukokuussa 2008. Loppuraportissa ei esitetty erillisen 1520/1524-järjestelmää koskevan YTE:n laatimista vaan ehdotettiin, että järjestelmän tarpeet selvitetään suhteessa YTE:ihin. Siirtymäaikana YTE:jä ei noudateta Baltian maissa. Suomen 1524-järjestelmä otettaisiin jatkossakin huomioon lähinnä erityistapauksin.

ERA julkaisi loppuraportin perusteella laatimansa toimenpidesuosituksen maaliskuussa 2009. Toimenpidesuosituksessa on kerrottu periaatteet siitä, kuinka 1520-järjestelmä saadaan sisällytettyä eri YTE:ihin. ERA esittää, että tarvittaessa voidaan käyttää pysyviä erityistapauksia ja 1520-järjestelmän tiedot voitaisiin kuvata YTE:jen täytännönpanoa koskevassa seitsemännessä luvussa. ERA:n mukaan 1520-järjestelmän tavaravaunut jätettäisiin kokonaan tavaravaunu YTE:n soveltamisalan ulkopuolelle, kun taas veto- ja matkustajakalusto sisällytetään YTE:ihin pysyvin erityistapauksin.

ERA on myös perustanut erillisen WP-työryhmän, joka aloitti toimintansa syyskuussa 2007. Kyseisessä työryhmässä käsitellään edellä mainittua loppuraporttia ja valmistellaan raportin sisällön mukaista YTE:n käsittelyä. Työryhmässä käsitellään myös ERA:n aloittamaa OSJD-yhteistyötä, jonka tarkoituksena on löytää yhteneväisyyksiä OSJD:n standardien ja YTE:n vaatimusten välillä. Suomen edustaja työryhmässä on Esko Sandelin Rautatievirastosta. Rataverkon haltijoita (EIM) edustaa Jouni Hytönen ja Euroopan rautatieyrityksiä (CER) Juha Artukka.

OSJD- yhteistyössä ERA:n tarkoituksena on muun muassa selvittää niitä vapaaehtoisia ja pakollisia standardeja, joiden pohjalta syntyisi olettaamus järjestelmien yhteentoimivuudesta sekä tutkia mahdollisuuksia välttää päällekkäisiä testaus- ja arviointimenettelyjä. Lisäksi ERA tutkii mahdollisuuksia välttää liikkuvan kaluston päällekkäisiä rekisteröintejä ja harmonisoida liikkuvan kaluston kunnossapito.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Suomi otetaan huomioon toiminnallisesti ja teknisesti erillisenä järjestelmänä.
- Ei erillistä YTE:ä 1520/1524-järjestelmälle missään vaiheessa.
- Suomen 1524-järjestelmän erot tulevat riittävällä tavalla ilmi suhteessa 1520-järjestelmään ja erityisesti Baltian maiden tilanteeseen nähden ja Suomen 1524-järjestelmä on mielletävä täysin erilliseksi 1520-järjestelmästä.
- Suomen kannalta on myös tärkeää seurata mitä ERA:n ja OSJD:n yhteistyöneuvotteluissa tapahtuu.

4.2.3 Tavaravaunu YTE:n tarkistusmenettely

Tavaravaunu YTE:n tarkistusmenettely tehdään kahdessa vaiheessa siten, että ristiinhyväksynnän kannalta kriittiset avoimet kohdat suljetaan ensimmäiseksi. Näitä kriittisiä kohtia on kolme: kuuma-käynti-ilmaisimet, jarrutusjärjestelmät ja ulottumaan liittyvät merkinnät. Yhteisten parametrien löytyminen näiden kohdalla on ensisijaisen tärkeää, jotta tavaravaunut eivät tarvitse enää käyttöönottolupaa erikseen jokaisessa EU:n jäsenvaltiossa, jossa vaunu kulkee. Yhdessä maassa annettu käyttöönottolupa vaatimukset täyttävälle vaunuille voitaisiin siten hyväksyä muissa jäsenvaltioissa. Ristiinhyväksynnän kannalta kriittisiä tavaravaunu YTE:n muutoksia koskeva luonnos hyväksyttiin komiteassa marraskuussa 2008.

Varsinainen tavaravaunu YTE:n tarkistusmenettely on tarkoitus saada loppuun joulukuussa 2010. Tavaravaunu YTE:n tarkistusmenettely on mittava prosessi ja työtä on jaettu myös kolmelle alatyöryhmälle:

1. rakenne- ja vetolaitteet;
2. jarrut;
3. liikkuva kalusto.

Alatyöryhmät korjaavat tavaravaunu YTE:ssä esiintyviä epäselviä kirjauksia ja virheitä sekä päivittävät parametreja nykyisten vaatimusten mukaisiksi.

Varsinaiseen ERA:n työryhmään osallistuu Suomen edustajana Mauno Pajunen Rautatievirastosta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Suomen kannalta on tärkeää varmistaa, että muista EU-maista poikkeava raideleveys ja sen vaatimat erityistapaukset vaunukalustossa ovat riittävän selkeästi esitettyjä ja ajantasaisia.
- Suomen ilmasto-olosuhteiden asettamat vaatimukset vaunukaluston tekniikalle ja toiminnalle on myös huomioitava YTE:n uudistamisessa.

4.2.4 OPE YTE:n tarkistusmenettely

Tavanomaisen rautatiejärjestelmä OPE YTE:n tarkistusmenettely on aloitettu vuoden 2007 lopussa. Työtä tehdään kolmessa työryhmässä: ydintyöryhmä, liitteen T parissa työskentelevä työryhmä ja liitteen P parissa työskentelevä työryhmä. OPE YTE:n tarkistusmenettelyssä on otettava huomioon rajapinnat OPE YTE:n ja muiden YTE:n, ERTMS-järjestelmän, turvallisuusdirektiivin ja veturinkuljettajadirektiivin / ammattipätevyysvaatimusten kanssa. Työssä on muun muassa tarkoitus sulkea liitteessä U mainittuja avoimia kohtia, tehdä päivityksiä turvallisuuteen liittyvää viestintää koskeviin säännöksiin, päivittää viittaukset turvallisuusdirektiiviin sekä ottaa huomioon käyttäjiltä tulleet kysymykset/ongelmakohdat. Esimerkiksi rataverkon haltijan ja rautatieyritysten väliseen tiedonvaihtoon ja sitä koskeviin vaatimuksiin tullaan myös kiinnittämään huomiota.

Viittaukset turvallisuusjohtamisjärjestelmään siirretään pois kaikista YTE:istä, sillä turvallisuusjohtamisjärjestelmää koskevista vaatimuksista tehdään erillinen asiakirja. Sitä valmistellaan ERA:n turvallisuusyksikön johdolla.

OPE YTE:n tarkistamista koskeva väliraportti on toimitettu komissiolle tammikuussa 2009. Työryhmä on päässyt yhteisymmärrykseen suurimmasta osasta asioita. Avoimina kohtina ovat vielä muun muassa junan kokoonpano, junan numero sekä liite B. Tarkistamisen kohteena ovat vielä liikkuvan kaluston kuormausta koskevat säännökset, liite C, liitynnät liikkuvaa kalustoa koskeviin YTE:ihin, junan ovien käyttö sekä liitännät turvallisuusedirektiiviin. Lisäksi on vielä löydettävä yhteisymmärrys junan takapään opasteista (punavalot/levyt) ja tästä on keskusteltu ERA:n piirissä jo vuosia.

OPE YTE ottaa kantaa rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden keskinäisiin suhteisiin. Junan kokoonpanosta vastaa rautatieyritys ja rataverkon haltijan on saatava riittävät tiedot junan yleisistä ominaisuuksista ja kokoonpanosta esimerkiksi nettomuustilanteita ajatellen.

Työryhmässä on keskusteltu myös turvalaitteesta, joka valvoo kuljettajan tarkkaavaisuutta (niin sanottu kuolleen miehen kytkin, automatic vigilance device). Kyseistä laitetta koskevia vaatimuksia ei tulla kirjaamaan OPE YTE:en vaan asianomaisiin liikkuvan kaluston YTE:ihin. Myös turvallisuuteen vaikuttavia toimintoja rekisteröivien laitteiden vaatimuksista on työryhmässä käyty keskusteluja, mutta vaatimukset eivät todennäköisesti tule muuttumaan edellisestä OPE YTE:n versiosta.

Työryhmä on lisäksi valmistellut OPE YTE:n soveltamisoppaan, joka julkaistaan samaan aikaan YTE:n kanssa. Yleisten soveltamisohjeiden lisäksi sinne tulisi siirtämään joitakin asioita YTE:n tekstistä ja erityisesti sen liitteistä. Oppaassa olisi myös ohjeita eri YTE:n kohtien liitynnöistä turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

OPE YTE:n tarkistustyön loppuraportti valmistui syyskuussa ja YTE:n voimaantulo on kaavailtu vuoden 2010 loppuun. Suomea ydintyöryhmässä on edustanut Esko Sandelin Rautatievirastosta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Tarvittavat erityistapaukset Venäjän liikennettä silmällä pitäen
- Säilyttää vallitseva tilanne junan takapään opasteiden käytölle, eli niitä ei jatkossakaan tarvitsisi vaatia Suomessa

4.2.5 Infrastruktuurirekisteri/Ratarekisteri

Uusi yhteentoimivuusdirektiivi 2008/57/EY edellyttää jäsenvaltioita perustamaan infrastruktuurirekisterin ja samalla se edellyttää ERA:a valmistelemaan rekisteriä koskevan yhteisen eritelmän. ERA:ssa työtä tekee infrastruktuurirekisterityöryhmä, joka toimii ERA:n yhteentoimivuusryhmässä. Suomea työryhmässä edustaa Une Tyynilä Rautatievirastosta.

Työryhmässä on pohdittu rekisterin tavoitteita. Osa tavoitteista mainitaan direktiivissä, mutta tämän lisäksi työryhmän tarkoituksena on kerätä sidosryhmien toiveita rekisterille.

Direktiivistä voidaan suoraan johtaa rekisterille seuraavat tavoitteet:

- Yhteentoimivuusdirektiivin 1 artiklan yleiset tavoitteet voidaan nähdä myös infrastruktuurirekisterin tavoitteina. Niinpä infrastruktuurirekisterin on muun muassa edistettävä rautatiejärjestelmän yhteentoimivuutta yhteisössä.
- Rekisterissä on esitettävä kullekin osajärjestelmälle tai sen osalle tärkeimmät ominaisuudet ja niiden yhteensopivuus YTE:ssä esitettyjen ominaisuuksien kanssa.
- Ilmoitetun laitoksen on kyettävä käyttämään rekisteriä hyväkseen tarkistaakseen, että tarkastettavan osajärjestelmän liitännät ovat yhdenmukaisia sen järjestelmän kanssa, jonka osaksi se liitetään.
- Rekisteriin on myös ilmoitettava puhtaasti paikalliset säännöt ja rajoitukset, joita ei ole ilmoitettu komissiolle yhteentoimivuusdirektiivin 17 artiklan mukaisesti.
- Rekisteriä on myös tarkoitus käyttää hyväksi viraston vastuulle kuuluvan yhteentoimivuuden tason tulostaulukon laatimisessa ja ajan tasalla pitämisessä.

Tällä hetkellä työssä on aikaisempien tietojen pohjalta todettu, että sektorilla olisi infrastruktuurirekisterille seuraavia toiveita:

- Infrastruktuurirekisteriä voitaisiin käyttää yhdessä liikkuvan kaluston rekisterin kanssa suunniteltaessa yhteisön rataverkolle pääsyä.
- Infrastruktuurirekisterin ja liikkuvan kaluston rekisterin yhteensovittamisen myötä rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan tulisi olla mahdollista tarkistaa sopivatko tietty vaunu ja tietty infrastruktuuri yhteen.
- Infrastruktuurirekisterin tulisi edesauttaa kaluston ja rataverkon yhteensopivuuden arviointia sekä yhteentoimivuuden kehittämisen arviointia.

ointia ja tarkkailua jäsenvaltioissa.

- Rekisteri antaisi myös kalustovalmistajille tai rautatieyrityksille strategista tietoa eurooppalaisen rataverkon teknisestä kehittämisestä.

Rekisteriä käsittelevä työryhmä etenee erilaisten työpakettien kautta. Työpaketit käsittelevät muun muassa olemassa olevia kansallisia rekistereitä, YTE:jen infrastruktuurirekisteriä koskevien tietojen yhdenmukaistamista, rekisteriä koskevia eritelmiä ja sen käyttöohjeita.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Rekisterityöryhmän tulisi jättää rekisterin pito-vastuu jäsenvaltioille
- On tärkeää, että rekisteri pysyy laajuudeltaan tarkoituksenmukaisena niin, että se on toteutettavissa ja hallittavissa myös pienissä jäsenvaltioissa

4.2.6 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän vetureita ja matkustajakalustoa koskeva YTE (LOC & PAS YTE)

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän vetureita ja matkustajakalustoa koskevaa YTE:ä valmisteleva työryhmä työskentelee ERA:n yhteentoimivuusyksikön alaisuudessa. On huomattava, että YTE-luonnos sisältää myös ratatyökoneita koskevia eritelmiä. Työryhmässä Suomea edustaa Ville-Veikko Savolainen Rautatievirastosta.

Osajärjestelmän toiminnalliset ja tekniset eritel-mät on jaettu YTE:ssä seuraaviin 12 pääluokkaan:

- rakenteet ja mekaaniset osat
- vaunun ja radan vuorovaikutus sekä ulottumat
- jarrutus
- matkustajiin liittyvät asiat
- ympäristöolot ja aerodynaamiset vaikutukset
- ulkoiset valot sekä näkyvät ja kuuluvat varoi-tuslaitteet
- veto- ja sähkölaitteet
- ohjaamo ja kuljettajan käyttämä käyttöliittymä
- paloturvallisuus- ja evakuointi
- huolto
- liikennöinnin ja kunnossapidon dokumentointi

YTE:ä koskevasta luonnoksesta on tarkoitus äänestää RISC-komiteassa helmikuussa 2009.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Pohjoisten ilmasto-olosuhteiden huomiointi.
- Poikkeavan raideleveyden ja siitä johtuvien tek-nisten erityispiirteiden huomiointi.
- Venäjän liikenteen huomiointi erityistapausten kautta.

4.2.7 Turvallisuustodistukset ja turvallisuusluvat

Turvallisuudirektiivin 2004/49/EY myötä tuli ajan-kohtaiseksi perustaa turvallisuustodistuksia ja tur-vallisuuslupia käsittelevä työryhmä, joka työsken-telee ERA:n turvallisuusyksikön alaisuudessa. Työ-ryhmä on luonut hakulomakkeen sekä itse turvalli-suustodistuksen mallin. Lomake ja todistuksen malli on vahvistettu komission asetuksella 653/2007. Lisäksi ryhmä on toimittanut komissi-olle asetusluonnoksia turvallisuusjohtamisjärjes-telmän arviointikriteereistä kansallisten turvalli-suusviranomaisten käytettäväksi. Asetukset käsit-televät myös turvallisuustodistuksen ja -luvan edellytysten täyttymisen valvontaa todistuksen ja luvan myöntämisen jälkeen.

Turvallisuudirektiivi edellyttää kaksiosaista rauta-tieyrityksen turvallisuustodistusta ja rataverkon haltijan turvallisuuslupaa. Ensimmäinen osa (osa A) mahdollistaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän keskinäisen hyväksymisen kansallisten turvalli-suusviranomaisten välillä EU:ssa ja toinen osa (osa B) on rataverkkokohtainen. Todistuksen ja luvan tarkoituksena on varmistaa, että rautatieyri-tys ja rataverkon haltija toimii turvallisuusjohta-misjärjestelmänsä mukaisesti, pystyy täyttämään YTE:issä sekä muissa säädöksissä vahvistetut vaa-timukset ja näin hallitsemaan riskejä ja toimimaan turvallisesti rautatiejärjestelmässä. Suomea työ-ryhmässä edustaa Heidi Niemimuukko Rautatievi-rastosta.

Pitkän tähtäimen tavoitteena on saada aikaan sys-teemi, jossa yhtä eurooppalaista lupaa tarvitsee hakea vain alkuperämaassa ja joka olisi voimassa koko yhteisön alueella. Lisäksi tarkoitus on luoda vapaaehtoinen koko sektoria koskeva turvallisuus-todistus kaikille toimijoille. Tätä on erityisesti toi-vottu kaluston kunnossapidosta vastaavien ta-holta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Jäsenvaltioissa on oltava käytössä yhteiset ja yhteismitalliset arviointikriteerit.
- Jäsenvaltioissa on oltava käytössä yhteiset arviointitavat.
- Jäsenvaltioissa on oltava käytössä yhteiset ha-kuasiakirjat.

4.2.8 CCS YTE:n tarkistusmenettely/ERTMS

Helmikuussa 2008 aloitti työnsä tavanomaisen rautatiejärjestelmän CCS YTE:n tarkistamista käsittelevä työryhmä, jonka tehtäviin kuuluu muun muassa tavanomaisen rautatiejärjestelmän ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän YTE:n yhdenmukaistaminen. Suomea työryhmässä on edustanut Pekka Pirttikoski Rautatievirastosta. Pekka Pirttikoski seuraa myös ERTMS:n kehitystä Euroopassa. Ratahallintokeskus ja VR osallistuvat työhön sektoriorganisaatioidensa (EIM ja CER) kautta. Tähän CCS YTE:n tarkistusmenettelyyn "laajennettuun ryhmään" osallistuu kansallisten turvallisuusviranomaisten lisäksi myös teollisuuden sekä sektorin edustajia. Työryhmäedustajilla on kokouksissa mahdollista kommentoida alatyöryhmien (Focus Group ja Control Group) tekemiä muutosehdotuksia YTE:n tekstiin.

Tulevaisuuden liikenteenhallinnan järjestelmä ERTMS (European Rail Traffic Management System) on standardoitu järjestelmä, joka korvaa nykyisin käytössä olevat kansalliset järjestelmät. ERTMS on määritelty ohjaus-, hallinta- ja merkinanto (CCS) YTE:ssä joka on tehty erikseen sekä tavanomaista että suurten nopeuksien rautatiejärjestelmää koskien. Molemmat päätökset ovat myös tulleet voimaan.

Suomen mahdollisuus vaikuttaa järjestelmän kehittymiseen ei ole kuitenkaan ohi, sillä järjestelmän vaatimuksia kehitetään jatkuvasti. Tarkistusmenettelyssä ERA:n tarkoituksena on sulkea tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto YTE:n avoimet kohdat ja jäsenvaltiot ehdottavat jatkuvasti muutoksia ja lisäyksiä YTE:en. Tällä hetkellä Euroopassa käytössä olevat ERTMS-järjestelmät ovat lähtöisin ERTMS-eritelmien erilaisista versioista. ERA:lla on tärkeä työ valvoa, että nämä järjestelmän eri versiot ovat yhteensopivia.

ERTMS:n myötä viestinvaihtojärjestelmä kehittyi GSM-R pohjaiseksi ja nykyinen junankulunvalvontajärjestelmä (JKV) korvataan ETCS (European

Train Control System) järjestelmällä. ERTMS-järjestelmä tuo etuja suhteessa yhteentoimivuuteen ja standardointiin, pitkällä tähtäimellä se myös johtaa rataverkon tehokkaampaan käyttöön ja pienentää ylläpitokuluja (sillä siihen kuuluu vähemmän radanvarren komponentteja). Erityissovelluksissaan (taso 3) ERTMS on kustannustehokas järjestelmä päätösten ohjauksessa.

Uusi ERTMS-järjestelmä aiheuttaa suuria muutoksia rautatieyrityksille, rataverkon haltijoille ja liikuvan kaluston haltijoille. Ratahallintokeskus on toimittanut komissiolle vuonna 2007 kansallisen ERTMS-käyttöönottosuunnitelman. Kansallisten suunnitelmien pohjalta komission on laadittava yhteiseurooppalainen käyttöönottosuunnitelma. Suunnitelman mukaan ERTMS:n käyttöönotto tapahtuisi Suomessa vuosien 2019-2025 aikana. GSM-R järjestelmä asennetaan ensimmäiseksi uudelle Vuosaaren radalle, minkä jälkeen käyttöönottoa laajennetaan koskemaan koko rataverkkoa.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Käyttöönotettavan järjestelmän on oltava toimiva ja luotettava.
- Yhtenäiset ratkaisut sekä suurten nopeuksien että tavanomaisen rautatiejärjestelmän osalta.
- Uuden eurooppalaisen järjestelmän käyttöönoton aikataulu säilyy Suomen osalta ennallaan.

4.2.8.1 NSA Focus Group on ERTMS

Tämän alatyöryhmän työhön osallistuu edustajia kansallisista turvallisuusviranomaisista. Työryhmän tarkoituksena on toteuttaa CCS YTE:n varsinainen tarkistus ja se tuo ehdotuksensa yllä kuvattun laajennetun työryhmän käsiteltäväksi. Työryhmässä Suomea edustaa Pekka Pirttikoski Rautatievirastosta.

Alatyöryhmä käy läpi kaikki YTE:n luvut, jotka vaativat muutoksia tai päivityksiä. Näitä ovat muun muassa vanhentuneet viittaukset standardeihin, pakollisten eritelmien ja informatiivisten eritelmien luetteloiden päivittäminen, viittaukset muihin YTE:ihin sekä avointen kohtien poistaminen YTE:stä. Alatyöryhmä käy läpi myös ERTMS/ETCS-käyttöönottostrategian päivitystä. Tavanomaisen rautatiejärjestelmän CCS YTE:n tarkistusmenettelyn on tarkoitus valmistua vuoden 2010 alkupuolella, minkä jälkeen ryhdytään mahdollisesti yhdistämään suurten nopeuksien ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän CCS YTE:t.

4.2.8.2 ERA ERTMS Control Group

ERA ERTMS Control Group on pieni YTE:n teknisiin yksityiskohtiin keskittyvä työryhmä. Siihen valitaan asiantuntijat kulloinkin käsiteltävän asian mukaan. Ryhmä raportoi Focus Groupille sekä yllä kuvatulle laajennetulle työryhmälle. Suomella ei ole edustajaa tässä alatyöryhmässä, mutta Rautatievirasto seuraa työn edistymistä Focus Groupin kautta.

4.2.9 Yhteiset turvallisuustavoitteet (CST)

Tämän ERA:n turvallisuusyksikön johdolla työskentelevän työryhmän tarkoituksena on määritellä yhteiset rautateiden turvallisuustavoitteet Euroopan unionissa. Suomea työryhmässä edustaa Mira Leinonen Rautatievirastosta.

Tarve yhteisten turvallisuustavoitteiden määrittelymiselle syntyi turvallisuudirektiivin 2004/49/EY myötä ja ERA:n vastuulla on ollut koordinoita työryhmän työ yhteisiin turvallisuusindikaattoreihin nähden. Koordinointia on tehty myös sisäisesti Rautatievirastossa. Turvallisuusindikaattoreita käytetään rautatiejärjestelmän turvallisuuden mittaristona ja niistä saatua tietoa käytetään yhteisten turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seurantaan.

Turvallisuustavoitteet on jaettu kuuteen alatavoitteeseen: riskit matkustajille, riskit työntekijöille, riskit tasoristeyksissä, riskit luvottomasti liikkuville henkilöille, riskit muille sekä sosiaaliset riskit. Nämä alatavoitteet on eritelty sekä kansallisella tasolla että yhteisinä tavoitteena koskien koko yhteisöä. Turvallisuustavoitteet on määritelty jäsenvaltioiden turvallisuusindikaattoreiden pohjalta ja ne edustavat minimitasoa. Niiden jäsenvaltioiden, joiden kansallinen indikaattori on huonompi kuin yhteinen tavoite, on parannettava turvallisuustasoaan. Tämä voi tarkoittaa korkeita kustannuksia eräille jäsenvaltioille (jos esimerkiksi suuri määrä tasoristeyksiä on poistettava). Yksikään jäsenvaltio ei saa alentaa turvallisuustasoaan vuoden 2006 tasosta.

Yhteisiä turvallisuustavoitteita koskeva luonnosehdotus hyväksyttiin komiteassa marraskuussa 2008. Tätä kirjoittaessa ei kansallisia viitearvoja ole vielä vahvistettu.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Suomessa CSI-luvut ERA:lle toimittaa Rautatievirasto. CST-tasot lasketaan ensimmäisen neljän vuoden ajan kuitenkin Eurostat-lukujen pe-

rusteella. Suomessa Eurostat-luvut toimittava viranomais on Ratahallintokeskus. RHK:n kanssa tehdään tiivistä yhteistyötä lukujen yhdenmukaisen tiedon jakamiseksi eteenpäin.

4.2.10 Yhteiset turvallisuusindikaattorit

ERA:n turvallisuusyksikön alaisuudessa työskentelevän työryhmän tehtävänä on arvioida turvallisuudirektiivin 2004/49/EY liitteessä I listattujen yhteisten turvallisuusindikaattoreiden laatua analysoimalla sitä ja vertaamalla sitä Eurostat:in tilastoon. Lisäksi työryhmän tehtävänä on edistää mahdollisuuksien mukaan indikaattoridatan laadun parantamista sekä indikaattoridatan ja Eurostat:in datan yhdenmukaisuutta. Työryhmän jäsenet ovat myös jakaneet kokemuksiaan rautatieturvallisuudirektiivin I liitteen implementoinnista jäsenvaltioissa (erityisesti turvallisuusindikaattorien määrittelyistä ja onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneiden kustannusten laskemisesta) sekä kokemuksiaan indikaattoridatan keräämisestä (erityisesti yhteistyö kansallisen turvallisuusviranomaisen ja ERA:n sekä onnettomuustutkinnan, tilastoviranomaisen, rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten jne. välillä). Työryhmän tehtävänä on myös määrääjain päivittää ohjeistusta, joka liittyy rautatieturvallisuudirektiivin liitteeseen I.

Turvallisuusindikaattoreita käytetään rautatiejärjestelmän turvallisuuden mittarina ja niistä saatua tietoa käytetään yhteisten turvallisuustavoitteiden luomiseen sekä turvallisuustavoitteiden saavuttamisen seurantaan. Joitakin indikaattoreita käytetään myös hyöty-kustannusanalyysien pohjana. Indikaattorit on raportoitava ERA:lle vuosittain Rautatieviraston turvallisuusraportissa. Rautatievirasto kerää tiedot rautatieyritysten ja RHK:n vuosittaisista turvallisuuskertomuksista, joissa ne ilmoittavat yhteisiin turvallisuusindikaattoreihin liittyvät tiedot. Tämän vuoksi Rautatieviraston riittävä tiedonsaanti on tärkeää turvata.

Työryhmän tarkoituksena ei ole laatia vaatimuksia tietokannoille tai vastaaville. Lyhyellä tähtäimellä työryhmän työn tuloksen odotetaan toimivan ohjenuorana ja pitkällä tähtäimellä ERA toimittaa ehdotuksen turvallisuudirektiivin liitteen 1 muuttamisesta komissiolle päätöksentekoa varten. ERA on suunnitellut toimittavansa liitteen I muuttamista koskevan ehdotuksensa komissiolle loppuvuodesta 2008.

Rautatieturvallisuudirektiivin liitettä I on kyseisen direktiivin 5 artiklan mukaisesti muutettava 30.4.2009 mennessä. ERA on toimittanut komissiolle aiheesta suosituksen syyskuussa 2008. Luonnos sisältää yhteiset indikaattorimääritelmät, yh-

teiset menetelmät onnettomuuskustannusten laske-
miseksi, tasoristeysten jaon aktiivisiin ja passiivisiin sekä VAK-kuljetuksiin liittyvien onnettomuuksien indikaattorit. Lisäksi ERA:ssa on laadittu työryhmän käsittelemät ja hyväksymät ohjeet tietojen luokittelomiseksi eri indikaattoreihin.

Suomea työryhmässä edustaa Kirsi Pajunen Rautatievirastosta. ERA:n vastuulla on koordinoita työryhmän työ yhteisten turvallisuusmenetelmien, yhteisten turvallisuustavoitteiden ja Eurostat:in kanssa. ERA:n näkemyksen mukaan onnettomuuksien välttämistä yhteiskunnalle aiheutuvien hyötyjen on oltava hyöty-kustannusanalyysien pohjana, esimerkiksi taloudellisessa mielessä saavutettu hyöty silloin, kun onnistutaan välttämään kuolemantapaukset ja materiaaliset vahingot, vähentämään viivästysten määrää tai ympäristölle aiheutuvia vahinkoja.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Kerättävien tietojen määrittelyminen sellaiseksi, että ne mittaavat turvallisuutta mahdollisimman hyvin. Indikaattoritietojen perusteella voidaan ohjata turvallisuuden parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä.
- Kerättävän tiedon saaminen mahdollisimman oikeaksi, koska sen perusteella määritetään jatkossa yhteiset turvallisuustavoitteet.
- Kerättävän tiedon muutostarpeiden seuraaminen ja niiden muuttaminen tarvittaessa.

4.2.11 Matkustajaliikenteen telemaattiset sovellutukset (TAP YTE)

Työryhmä työskentelee ERA:n yhteentoimivuusyksikön johdolla ja sen tarkoituksena on luoda matkustajaliikenteen telemaattisia sovellutuksia koskeva YTE. YTE tullaan julkaisemaan komission asetuksena samalla tavoin kuin aikaisemmin meneteltiin tavaraliikenteen telemaattisia sovellutuksia koskevan YTE:n kanssa.

Matkustajaliikenteen telemaattisia sovellutuksia koskeva YTE koskee rautatieyritysten (tai rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan) välistä tiedonvaihtoa kansainvälisessä liikenteessä sekä matkustajille annettavaa tietoa ennen matkaa ja matkan aikana. YTE:ssä on avoimena kohtana "European ticketless and ticket departure for rail distribution". Siitä on pyydetty CEN:iltä standardia ja sitä odotetaan vuoteen 2011 mennessä. Ensimmäinen luonnos YTE:stä luovutettiin komissiolle helmikuussa 2009 ja lopullinen luonnos on tarkoi-

tus saada valmiiksi joulukuussa 2009. Se luovutetaan komissiolle helmikuussa 2010. Työn oletetaan päättyvän vuoden 2008 aikana. Työryhmässä ei ole edustajaa Rautatievirastosta, mutta Heidi Niemimuukko seuraa työtä Suomesta käsin. Työhön osallistuvat myös sektoriorganisaatiot (CER ja EIM). Suomesta mukana on Sirkka-Leena Holmberg VRC:ltä CER:in kautta.

TAP YTE ei määrittele kuinka tiedonvaihto tapahtuu, vaan ainoastaan sen, että tiedonvaihdon eri osapuolten välillä on oltava mahdollista ja mitä viestejä on pystyttävä vaihtamaan tai antamaan. Tämä koskee matkustajille ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen jaettavaa tietoa, varaus- ja maksujärjestelmiä, matkatavaroiden käsittelyä, junien ja muiden matkustusmuotojen välisten yhteyksien hallinnointia, sekä matkalippujen käsittelyä.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- YTE:ssä on oltava yhtenäiset ratkaisut tavaraliikenteen TAF YTE:n kanssa.
- Ratkaisujen on oltava selkeitä käyttäjille.
- Teknisissä ratkaisuissa pitäisi olla joustavuutta, jotta ei jäädä kiinni kehityksessä vanhentuneisiin ratkaisuihin.
- Suomen venäjänliikenne on otettava huomioon tarpeellisin poissuljennoin.

4.2.12 Kunnossapitotyöpajojen sertifiointi

Työryhmässä ei ole edustajaa Rautatievirastosta, mutta Jari Nieminen Rautatievirastosta seuraa työtä Suomesta käsin.

Liikkuvan kaluston kunnossapito on tärkeää rautatieturvallisuuden kannalta. Tällä hetkellä Suomen markkinoilla on noin 15 kunnossapitotyöpajaa (lukumäärä riippuu kunnossapitotyöpajan määrittelystä). Kaiken kaikkiaan työryhmän työ koskee noin 200 kunnossapitotyöpajaa koko Euroopassa.

Työryhmä työskentelee ERA:n yhteentoimivuusyksikön johdolla ja sen tarkoituksena on kehittää eurooppalaiset säännöt kunnossapitotyöpajojen sertifiointille, luoda tasapuoliset edellytykset toiminnalle ja avata kunnossapitotyöpajojen markkinat Euroopassa. Lisäksi halutaan tuoda nykyistä selkeämmin esille, että myös kunnossapitotyöpajoilla on osavastuu liikkuvan kaluston käyttökunnosta. Vaatimukset koskevat kunnossapitotyöpajoja sekä niitä valvovia ja niille hyväksynnän myöntäviä tahoja. Sertifiointi on aluksi vapaaehtoista.

Työryhmä on keskustellut muun muassa seuraavista kysymyksistä:

- Kenelle sertifiointi tulisi myöntää? Organisaatiolle kokonaisuutena vai jokaiselle erilliselle työpajalle?
- Onko kansallisen turvallisuusviranomaisen luovallista sertifioida toisessa jäsenvaltiossa sijaitseva työpaja?
- Kenen tulisi myöntää sertifikaatti? Jäsenvaltion, kansallisen turvallisuusviranomaisen vai ilmoitetun laitoksen?
- Kuinka kauan sertifikaatin tulisi olla voimassa?

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Sertifiointivaatimusta ei pidä ulottaa kolmansien maiden kalustoon.
- Kansallisen turvallisuusviranomaisen rooli sertifiointijärjestelmässä on määriteltävä selkeästi (kyse erillisestä yksiköstä, joka ei saa hoitaa rautatieturvallisuudsiirektiivin 16 artiklan mukaisia tehtäviä) eikä siitä saa tulla pakollista vaatimusta.

4.2.13 Kunnossapidosta vastaavan yksikön (ECM) sertifiointi

ERA ei perusta erillistä työryhmää pohtimaan kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointijärjestelmää. Se on jakanut edessä olevan työn viiteen työpakettiin seuraavasti: (I) kunnossapitojärjestelmään kohdistuvat vaatimukset (joulukuussa 2009); (II) sertifiointijärjestelmän sisältö ja eritelvät (maaliskuussa 2010); (III) sertifikaatin muoto ja voimassaolo (heinäkuussa 2010); (IV) sertifiointijärjestelmän akkreditointikriteerit (heinäkuussa 2010); (V) voimaantuloa ja siirtymäaika koskevat muodollisuudet (heinäkuussa 2010). Suomea työpaketeissa edustaa Jari Nieminen Rautatievirastosta.

ERA järjestää seminaareja ja työpajoja jokaisen työpaketin jälkeen, ensimmäinen seminaari, jossa käsitellään työpaketteja I ja IV järjestettiin huhtikuussa 2009. Näihin kutsutaan myös sektorin edustajia. Lisäksi jokaisen työvaiheen aikana ERA järjestää kahdenvälisiä tapaamisia sektoriorganisaatioiden asiaankuuluvien edustajien ja työryhmien kanssa.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Kansalliselle turvallisuusviranomaiselle ei pitäisi asettaa pakollista sertifiointivelvoitetta.
- Kunnossapidosta vastaavan yksikön sertifiointi ei voi muodostua pakottavaksi menettelyksi kolmasmaaliikenteessä.

- Sertifiointijärjestelmän kilpailumahdollisuudet on turvattava ja markkinat eivät saa vääristyä sertifiointin käytännön järjestelyjen myötä.

4.2.14 Liikkuvan kaluston kuljettajien kelpoisuusvaatimukset (Vocational Competences)

Liikkuvan kaluston kuljettajien kelpoisuusvaatimuksia käsitellään ERA:n työryhmässä Vocational Competences. Ryhmässä käsitellään myös kuljettajien tutkintojen vastaanottajia koskevia vähimmäiskriteerejä. Suomea työryhmässä edustaa Sanna Mäkitalo Rautatievirastosta.

Liikkuvan kaluston kuljettajien kelpoisuusvaatimuksia käsittelevän työryhmän tarkoituksena on tarkastella veturinkuljettajadirektiivin mukaisia kelpoisuusvaatimuksia sekä esimerkiksi OPE YTE:n ja veturinkuljettajadirektiivin vaatimusten eroja.

Syksyllä 2008 komitean käsiteltäväksi toimitettiin asiakirja OPE YTE:n ja veturinkuljettajadirektiivin vaatimuksista suhteessa toisiinsa. Kyseisten säännösten soveltamisala eroaa, sillä YTE:n vaatimuksia sovelletaan TEN-verkossa ajaviin jäsenvaltioiden rajat ylittäviin kuljettajiin ja veturinkuljettajadirektiiviä sovelletaan loppuvaiheessa kaikkiin EU:n alueella toimiviin veturinkuljettajiin. Lisäksi ristiriidassa ovat YTE:n ja direktiivin säännökset ammatillisista pätevyysvaatimuksista, kielitaitovaatimuksista, terveydestä ja henkisestä kunnosta. Kuljettajat haluttaisiin sulkea OPE YTE:n soveltamisalan ulkopuolelle edellä mainittujen asioiden osalta. Vain direktiivin edellyttämät vaatimukset koskevat kaikkia kuljettajia ja tarpeettomat ristiriidat halutaan poistaa. Toisaalta on esitetty myös, että asia voitaisiin jättää ratkaistavaksi kansallisella tasolla.

Muiden kuin turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavissa tehtävissä junassa työskentelevien henkilöiden osalta valmisteltiin selvitys, jonka tulokset julkaistiin keuhällä 2009. Tutkimuksesta raportoitii komissiolle kesäkuussa 2009 ja sen tutkimuksen tärkein anti on analyysi siitä, mikä on turvallisuuden kannalta kriittinen tehtävä (turvallisuusrelevanssi suhteessa rooliin operationaalisissa tehtävissä, työtehtävien vertailtavuus jäsenvaltioissa jne.).

Työryhmän alatyöryhmässä on valmisteltu kuljettajien lupakirja- ja lisätodistusrekisterien perusparametreja, lupakirja- ja lisätodistusmalleja sekä lupakirjan hakulomakkeen mallia. ERA:n ehdotus valmistui joulukuussa 2008 ja RISC-komitea hyväksyy sen kesäkuussa 2009.

Lisäksi liikkuvan kaluston kuljettajien kelpoisuusvaatimuksia käsittelevän työryhmän alle perustettiin lyhytaikainen alatyöryhmä, joka kokosi veturinkuljettajadirektiivin tulkintaohjeita jäsenvaltioiden käyttöön. Tässä työryhmässä ei ollut Suomen edustajaa. Työryhmän tekemää pohjatyötä hyödynnetään soveltuvin osin 35 artiklan mukaisessa yhteistyöryhmässä (kts. kohta 4.2.16.2 alla).

4.2.14.1 Kuljettajia kouluttavien oppilaitosten hyväksymiskriteerit (Accreditation of Training Centres)

Kuljettajia kouluttavien oppilaitosten hyväksymiskriteerejä käsitellään työryhmässä Accreditation of Training Centres. Suomea työryhmässä edustaa Sanna Mäkitalo Rautatievirastosta.

Oppilaitosten hyväksymiskriteerejä koskeva väliraportti julkaistiin kesällä 2008. Työryhmä saanee ehdotuksensa valmiiksi komissiolle viimeistään syksyllä 2009.

4.2.14.2 Veturinkuljettajadirektiivin 35 artiklan mukainen yhteistyöryhmä

Veturinkuljettajadirektiivin liittyen edellä mainittujen työryhmien lisäksi vuoden 2009 alussa aloitti toimintansa kansallisten turvallisuusviranomaisten asiantuntijoille suunnattu yhteistyöryhmä, joka perustettiin veturinkuljettajadirektiivin 35 artiklan nojalla. Yhteistyöryhmän tehtävänä on tarjota toimivaltaisille viranomaisille vertaistukea ja apua veturinkuljettajadirektiivin implementointiprosessissa.

Suurimmalta osin edellä mainituissa työryhmissä luonnostellut ehdotukset tutkintojen, tutkintojen vastaanottajien ja oppilaitosten kriteereistä ovat Suomen kannalta ongelmattomia ja Suomen nykyiseen järjestelmään ei niiltä osin aiheudu mittavia muutoksia, joilla olisi suuria henkilöstö- tai kustannusvaikutuksia. Rautatieviraston on veturinkuljettajadirektiivin perusteella jatkossa hyväksyttävä nykyisten oppilaitosten, kertauskouluttajien ja koulutusohjelmien lisäksi myös tutkintojen vastaanottajat.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat edellä mainitussa työryhmässä ja sen alatyöryhmissä:

- Suomi tukee yhteisten kriteerien muodostamista, jotta tietty vähimmäistaso koulutuk-

sessä ja tutkinnoissa ja siten lupakirjan haltijoiden osaamisessa voidaan turvata.

- Kuljettajatutkintojen yhteisten vähimmäiskriteerien pitäisi sallia nykymuotoinen osaamisen varmistamissysteemi, eikä mallia tulisi pakottaa suuntaan, jossa teoria- ja käytännönkokeet vastaanottaa aina oppilaitoksista irrallinen taho. Teoriakokeet tulisi olla mahdollista suorittaa oppilaitoksissa myös jatkossa. Käytännön näyttökokeen vastaanottajan tulisi sen sijaan olla ko. oppilaan koulutukseen osallistumaton sekä muutenkin puolueeton henkilö. Poikkeuksena tästä voidaan ajatella kuitenkin hyvin spesifejä osaamisalueita, joilla päteviä henkilöitä koulutamaan ja näyttökokeita vastaanottamaan on hyvin vähän. Tästä syystä työryhmän ehdotuksen sanamuodon ei pitäisi olla tältä osin liian ehdoton. Lisäksi sanamuodon tulisi sallia se, että teoriakokeet suoritetaan oppilaitoksissa ja ne vastaanottaa opettaja. Tähän ei Rautatieviraston näkemyksen mukaan sisälly intressiristiriitaa, sillä opettaja ei lähtökohtaisesti arvioi omaa työtään vaan oppilaidensa osaamista.
- Tutkintojen vastaanottajien kriteerien pitäisi sallia se, että tutkintojen vastaanottajat ovat rautatieyritysten palveluksessa ja harjoittavat kuljettajan ammattia. Erillisiä tutkintojen vastaanottamislaitoksia ei pidä edellyttää. Samoin tulisi sallia se, että tutkintojen vastaanottajat toimivat myös kouluttajina, kunhan he eivät ota näyttökokeita vastaan omilta oppilailtaan. Tutkintojen, tutkintojen vastaanottajien sekä oppilaitosten hyväksymiskriteerien tulisi yhdessä varmistaa, että rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuus ei vaarannu intressiristiriidoista yms. syistä johtuen. Samoin on varmistuttava siitä, että kilpailulle ei aiheuteta esteitä järjestelyillä, jotka suosivat jotakin toimijaa toisten kustannuksella. Nämä seikat tulisi varmistaa jäsenvaltiotasoisesti, missä toimivaltaisella viranomaisella on hyväksyvänä ja valvovana viranomaisena keskeinen rooli.
- Oppilaitosten hyväksymiskriteerejä koskevat myös edellä todetut seikat. Kouluttajia koskevat vaatimukset (esim. yksityiskohtaiset koulutusvaatimukset) eivät saa vaarantaa pätevän koulutushenkilökunnan saatavuutta. Kertauskouluttajia ei tulisi sisällyttää oppilaitoksia koskevien hyväksymiskriteerien soveltamisalaan.

4.2.15 Eurooppalainen hyväksyttyjen kalustotyyppien rekisteri (ERATV)

Eurooppalaista hyväksyttyjen kalustotyyppien rekisteriä käsittelevän työryhmän työ perustuu yhteentoimivuusdirektiivin 34 artiklaan. Sen mukaan ERA:n on perustettava ja pidettävä ajan tasalla

julkista rekisteriä raideliikenteen kalustoyksikkötyypeistä, joiden käyttöönotolle yhteisön rautatieverkossa jäsenvaltiot ovat myöntäneet luvan. ERA:n tarkoituksena on tehdä rekisteriä koskevat vaatimukset nopeasti, sillä työryhmän viimeinen kokous pidetään marraskuussa 2009.

Joulukuussa 2009 ERA:n on tarkoitus saada valmiiksi rekisteriä koskeva väliraportti ja vuoden 2010 puoliväliin mennessä loppuraportti.

RVI ei järjestä Suomen sisäistä yhteistyöryhmää ERATV:stä, sillä työryhmän tarkoituksena ei ole laatia suoranaisesti Suomea koskevaa rekisteriä, vaan avustaa ERA:a täyttämään direktiivin sille asettamat vaatimukset. Tulevalla rekisterillä ei ole suurta käytännön muutosta nykyiseen toimintaan. Työryhmään toimintaan osallistuu kuitenkin Jari Nieminen Rautatievirastosta.

Työryhmän tarkoituksena on määritellä tyyppirekisteriin kirjattavat asiat.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Myös kansallisella tasolla NSA:n on voitava säilyttää kalustotyyppien rekisteri kansallisen kalustorekisterin (NVR) yhteydessä.
- Menettelyt on kehitettävä sellaisiksi etteivät ne tarpeettomasti kuormita NSA:ta.

4.2.16 Kansalliset turvallisuusmääräykset

ERA aloitti kansallisia turvallisuusmääräyksiä koskevien tietojen keräämisen vuonna 2007 tavoitteenaan julkaista kaikkien EU:n jäsenvaltioiden kansalliset turvallisuussäännöt keskitetyssä tietopankissa. Keräämisen ohella ERA arvioi jäsenvaltioittain kansallisten turvallisuussääntöjen saatavuutta ja julkaisua kahdessa eri vaiheessa. Arvioinnin ensimmäinen vaihe, johon sisällyttiin yhdeksän jäsenvaltion kansallisia turvallisuussääntöjä koskevat ilmoitukset, on valmistunut ja toinen, loput jäsenvaltiot kattava ja vuonna 2009 valmistuva vaihe on parhaillaan käynnissä.

Suomi kuuluu toisessa vaiheessa arvioitavien jäsenvaltioiden ryhmään. Suomi ilmoitti kansalliset turvallisuussääntönsä ensimmäisen kerran vuoden 2007 lopussa ja selvensi ilmoitustaan ERA:n pyynnöstä alkuvuodesta 2008. Parhaillaan Suomi on päivittämässä ilmoitustaan. Suomen ilmoituksen uudistamisen ja päivittämisen taustalla vaikuttavat sekä jatkuvasti elävä kansallisten turvallisuus-

sääntöjen kenttä että ERA:n puutteellinen ilmoitusten tekemistä koskeva ohjeistus. Asian valmistelusta vastaa Rautatievirastossa Kaisa Sainio.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Kansalliset turvallisuussäännöt kattavan keskitetyn tietopankin luominen.
- Kansallisten turvallisuussääntöjen saatavuuden helpottaminen ja kattavan julkaisemisen varmistaminen.
- Kansallisten turvallisuussääntöjen kokoaminen selkeiksi kokonaisuuksiksi.

4.2.17 Melu YTE:n tarkistusmenettely

Melu YTE:n tarkistusmenettelyn aloituskokous järjestettiin Lillessä 27.5.2009. Tarkistusmenettelyssä muun muassa täsmennetään vertailuradan vaatimuksia, korjataan YTE:n virheitä sekä tehdään muita uuden yhteentoimivuusdirektiivin vaatimia muutoksia. Tarkistusmenettelyssä otetaan huomioon ehdotettujen muutosten kustannushakkuus. Jäsenvaltioille on annettu mahdollisuus ilmoittaa ERA:lle mahdollisista muutostarpeista ja tullaan ottamaan tarpeen mukaan huomioon tarkistusmenettelyn edetessä.

ERA:n työryhmässä Suomea edustaa Kari Pulli Rautatievirastosta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Melu YTE:n avoimena olevat kysymykset suljetaan (esimerkiksi vertailurataa koskevat vaatimukset).
- Hyödynnetään standardin EN 3095:9000 uudistukset.
- Hyödynnetään moduuleissa tapahtuneet muutokset.
- Suomi tarvitsee edelleen nykyisessä versiossa olevat venäjänliikennettä koskevat erityispaukset tai niitä vastaavat poissuljennat.

5. Muut säännöllisesti kokoontuvat työryhmät

5.1 ERA:n hallintoneuvosto

ERA:n hallintoneuvostossa tehtävä työ edistää pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta rautatieturvallisuustyön ja rautateiden yhteentoimivuuden alalla.

ERA:n hallintoneuvosto koostuu jäsenvaltioiden edustajista (1 varsinainen ja 1 varaedustaja kustakin maasta) sekä neljästä komission edustajasta. Hallintoneuvostossa on myös sektoriorganisaatioiden edustus ilman äänivaltaa. Suomen edustajina ovat kesällä 2009 päättyvän kauden loppuun asti ylijohdaja Kari Alppivuori (varsinainen jäsen) ja hallitusneuvos Hannu Pennanen (varajäsen).

Hallintoneuvoston tehtävänä on nimittää ERA:n pääjohtaja, valvoa ERA:lle direktiivien ja asetusten nojalla annettuja toimeksiantoja, seurata ERA:n työskentelyä ja huolehtia ERA:n virasto-ohjauksesta. Hallintoneuvosto hyväksyy muun muassa ERA:n toimintasuunnitelman ja budjetin sekä tekee virastoa koskevia strategisia linjauksia.

Suomi pyrkii hallintoneuvostossa rakentavaa ja positiiviseen yhteistyöhön ERA:n toiminnan tuloksellisuuden ja tehokkuuden varmistamiseksi. Samalla pyritään varmistamaan, että ERA ottaa toiminnassaan asianmukaisella tavalla huomioon Suomen rautatiejärjestelmän erityispiirteet.

Yleisesti Suomi tukee seuraavia asioita:

- ERA:n toimintasuunnitelman suunta ja sisältö ovat yhteensopivat Suomen liikennepolitiikan tavoitteiden kanssa.
- ERA toimii tehokkaasti ja hyväksytyin toimintasuunnitelman mukaisesti.
- ERA toimii tavalla, joka edistää ja helpottaa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten toimintaa ja minimoi byrokratian.

5.2 Kansallisten onnettomuustutkintaviranomaisten verkosto (NIB)

Kansallisten onnettomuustutkintaviranomaisten verkoston tavoitteena on muodostaa yhteisiä menetelmiä onnettomuuksien tutkinnalle, laatia yhteisiä periaatteita turvallisuuden parantamiseksi, ehdotettujen toimenpiteiden seuraamiseksi, vaihtaa tietoa onnettomuuksien tutkinnasta sekä onnettomuuksien seurauksista ja niistä opituista seikoista. Verkosto tukee ERA:n työtä tilastotietojen keräämisessä. Esko Värttiö Onnettomuustutkintalautakunnasta osallistuu verkoston kokouksiin,

joita pidetään 2-3 kertaa vuodessa. Myös Pohjoismaiset onnettomuustutkintalautakunnat tekevät yhteistyötä.

Kansallisten onnettomuustutkintaviranomaisten verkostoa johtaa ERA:n turvallisuusyksikkö, joka raportoi ja suosittelee yhteisiä onnettomuustutkimamenetelmiä verkostossa esille tulleiden tietojen pohjalta. Lisäksi ERA perustaa onnettomuuksia koskevan tietokannan.

5.3 Komission johdolla työskentelevät rautatiemarkkinoihin keskittyvät työryhmät

5.3.1 Rail Regulatory Bodies Working Group

Työryhmä on direktiivin 2001/14/EY 31 artiklassa tarkoitettu työryhmä, joka toimii EU:n jäsenvaltioiden sääntelyelinten forumina. Työryhmää vetää Euroopan komissio. Työryhmässä luodaan direktiivin 2001/14/EY yhtenäistä soveltamis- ja tulkintakäytäntöä sekä käsitellään kysymyksiä, joilla on erityistä merkitystä sääntelyelinten ja rautatiemarkkinoiden toiminnalle. Työryhmän jäsenenä ovat Rautatievirastosta Henrika Räsänen ja Taisto Tontti.

Kuluvana vuonna työryhmässä on käsitelty komission valmistelemaa direktiivin 2001/14/EY tulkitapaperia, joka tullaan antamaan joko komission suuntaviivoina tai ohjeena. Lisäksi työryhmässä on käsitelty I rautatiepaketin uudistamiseen liittyviä kysymyksiä.

5.3.2 Rail Market Monitoring Scheme (RMMS)

Työryhmän tehtävänä on seurata ja käydä keskustelua EU-tasolla: 1) rautatiemarkkinoiden oikeudellista ja institutionaalista rakennetta; 2) rautatiemarkkinoiden kehitystä (tavara- ja henkilöliikenteen kehitys, markkinoiden avautuminen ja julkinen rahoituksen rooli) ja 3) rautatiesektorin suorituskykyä (kapasiteetin, infrastruktuurin käyttöasteen sekä rautatiepalvelujen seuranta). Työryhmän jäsenet toimittavat tiedot komissiolle oman jäsenmaansa markkinatilanteesta kaksi kertaa vuodessa. Komissio julkaisee raporttinsa ja johtopäätöksensä markkinoiden tilanteesta ja tarvittavista toimenpiteistä.

Työryhmän jäsenenä on RVI:sta Henrika Räsänen ja varajäsenenä Mervi Kaikkonen. Työryhmässä on mukana jäsenvaltioiden lisäksi rautatiesektorin edustajia (CER, EIM, UNIFE jne.).

6. Viime aikoina loppuun saatettu työ

Tämä luku on tarkoitettu vain tiedoksi.

6.1 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuri YTE

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuuri YTE:ä valmisteleva työryhmä työskenteli ERA:n yhteentoimivuusyksikön johdolla. Työryhmän tarkoituksena oli valmistella tavanomaisen rautatiejärjestelmän infrastruktuurin osajärjestelmää koskeva YTE. YTE sisältää säännöksiä muun muassa raideleveydestä ja kuormauttumasta, kaarresäteestä ja kaltevuudesta, kiskon poikkileikkauksesta, laiturin korkeudesta, pituudesta sekä sen etäisyydestä radasta jne. YTE:ssä myös määritellään vaatimukset, jotka kohdistuvat tulevaisuuden infrastruktuurirekisteriin liitettäviin tietoihin.

Työryhmässä ei ollut Rautatieviraston edustajaa. Une Tyynilä seurasi työryhmän työskentelyä Suomesta käsin ja perehtyy työryhmän tuottamiin asiakirjoihin. Ratahallintokeskus osallistuu työhön sektoriorganisaationsa (EIM) kautta.

Työ aloitettiin ratojen luokittelusysteemistä, jonka avulla perusparametreja voidaan soveltaa (esim. poikkileikkaus, suurin sallittu akselipaino, suurin sallittu nopeus, junan pituus). Luokkien numerointi alkaa numerosta IV (joka on jatkumo vastaavan suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän YTE:n luokille I–III). Tavanomainen rautatiejärjestelmä on kuitenkin monimutkaisempi kuin suurten nopeuksien rautatiejärjestelmä. Tämän johdosta tavanomaisessa järjestelmässä luokittelu perustuu junan suurimman nopeuden lisäksi suurimpaan sallittuun junan pituuteen, akselipainoon ja ulottumaan. Luokat IV ja V käsittävät TEN-verkon niin sanotut ydinradat, kun taas luokat VI ja VII käsittävät muut TEN-verkon radat. Lisäksi radat on jaettu matkustaja-, tavara- ja sekaliikenteeseen. On huomattava, että radalla, joka on suunniteltu INFRA YTE:n minimivaatimusten mukaisesti, ei välttämättä pystytä ajamaan suurimmalla nopeudella suurimmalla sallitulla akselipainolla vaan infrastruktuuri sallii suurimman nopeuden vain maksimiakselipainoa pienemmillä akselipainoilla ja toisinpäin.

Yhteentoimivuuden osatekijöiden vallinnasta käytiin myös keskustelua. Valinnassa on otettava huomioon YTE:ssä listatut kriteerit. Tärkeä taloudellinen kriteeri on, että yhteentoimivuuden osatekijät ovat keskenään vaihtokelpoiset. YTE:n luonnoksessa osatekijöiksi on määritelty kiskot, kiskojen kiinnitysjärjestelmät ja ratapölkkyt. Suomi on vaati-

nut erityistapaukset ulottumaan, nimelliseen raideleveyteen, ekvivalenttiseen kartiokkuuden liikennöinnin aikaisiin vaatimuksiin sekä vaihteiden ja risteysten geometriaan.

YTE:n lopullinen luonnos on toimitettu komissiolle kesäkuussa 2009. Päätös YTE:stä tehdään todennäköisesti RISC-komiteassa helmikuussa 2009.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Lyhyen tähtäimen tavoitteet saavutettu.

6.2 Tavanomaisen rautatiejärjestelmän energia YTE

Tavanomaisen rautatiejärjestelmän energia YTE:ä valmisteleva työryhmä työskenteli ERA:n yhteentoimivuusyksikön johdolla. Sen tarkoituksena oli valmistella tavanomaisen rautatiejärjestelmän energian osajärjestelmää koskeva YTE. Energia YTE:n pääasialliset yhteentoimivuuteen liittyvät osa-alueet ovat: virransyöttöjärjestelmän toiminta, ajolangan geometria, virranoton laatu, sekä jännitejärjestelmän vaiheet ja ryhmittäminen.

Syöttöjännitteen tavoitteeksi on asetettu 25 kV ja 50 Hz, eurooppalaiseksi virroittimen leveydeksi on asetettu 1600 mm, mutta siitä ei voida tehdä yhteinäistä standardia, sillä useilla radoilla on sellainen ajolangan geometria, mikä vaatii leveämmät virroittimet (1950/1800 mm). Olemassa olevien virransyöttöjärjestelmien muuttamista ei voida taloudellisesti perustella.

Energia YTE:n rakenne linkittyy infrastruktuuri YTE:ssä esitettyyn rataosuuksien jaotteluun. Lisäksi valittujen perusparametrien taloudellisten vaikutusten määrittelemiseksi on tehty kustannus-hyötyanalyysi. Perusparametrien ominaisuuksista on myös keskusteltu työryhmässä.

Työryhmässä ei ole edustajaa Rautatievirastosta. Juha Sjöblom seurasi työtä Suomesta käsin ja analysoi työryhmän tuottamat asiakirjat. Ratahallintokeskus osallistui työhön sektoriorganisaationsa (EIM) kautta.

Lyhyen tähtäimen tavoitteet ja Suomen etujen kannalta huomioon otettavat seikat:

- Lyhyen tähtäimen tavoitteet saavutettu.