

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2015/1136 НА КОМИСИЯТА****от 13 юли 2015 година****за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) <sup>(1)</sup>, и по-специално член 6, параграф 4 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно Директива 2004/49/ЕО следва постепенно да се въведат общи методи за безопасност, за да се осигури поддържането на високо ниво на безопасност и, когато е целесъобразно и възможно — подобряването му.
- (2) На 12 октомври 2010 г. Комисията предостави мандат на Европейската железопътна агенция („Агенцията“) в съответствие с Директива 2004/49/ЕО с оглед на изменение на Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията <sup>(2)</sup>. Наложи се преразглеждане на въпросния регламент, за да се вземат предвид допълнителни промени в ролите и отговорностите на оценяващия орган, посочен в член 6 от същия регламент, и допълнителни хармонизирани критерии за приемливост на риска, които могат да бъдат използвани за оценяване на приемливостта на рисковете, възникващи от сринове на техническите системи в случаите, в които вносителят на предложението реши да използва принципа за конкретно изчисление на риска. Необходимо беше да се провери дали при включването на горепосочените допълнителни хармонизирани критерии за приемливост на риска най-малкото се поддържа сегашното ниво на безопасност на железопътния транспорт в Съюза, както се изисква съгласно член 4, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО. Това отне значително повече време от очакваното, поради което Комисията прие Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 <sup>(3)</sup>, в който запази вече съдържащия се в Регламент (ЕО) № 352/2009 единствен критерий за приемливост на риска.
- (3) Оценката на въздействието, извършена във връзка с промените, въведени с Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013, включваше анализ на хармонизираните критерии за приемливост на риска за технически системи. В доклада се изтъква значението на включването в общия метод за безопасност на допълнителни критерии за приемливост на риска, които не са предвидени в действащия регламент. Такива критерии следва да улеснят взаимното признаване между държавите членки на структурни подсистеми и возила, съответстващи на законодателството на Съюза в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт.
- (4) С цел да се направи разграничение между приемливостта на рискове, свързани с технически системи, и приемливостта на експлоатационни рискове и на общия риск на равнището на железопътната система, терминът „критерии за приемливост на риска“ по отношение на техническите системи следва да се промени на „хармонизирани цели при проектирането“ за такива технически системи. Хармонизираните цели при проектирането, предложени в настоящия регламент, могат да се използват за доказване на приемливостта на рисковете, породени от сринове във функциите на дадена техническа система, в случаите, в които вносителят реши да използва принципа за конкретно изчисление на риска. Някои определения следва да бъдат изменени, така че да отразяват последните промени в терминологията, и следва да бъдат добавени нови определения.
- (5) Агенцията представи на Комисията своята препоръка за изменение на Регламент (ЕС) № 402/2013, предназначена за приключване на мандата на Комисията по отношение на хармонизираните цели при проектирането. Настоящият регламент се основава на препоръката на Агенцията.

<sup>(1)</sup> ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 108, 29.4.2009 г., стр. 4).

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 8).

- (6) Поради това Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 следва да бъде съответно изменен.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 27, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 се изменя, както следва:

1) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 9 се заменя със следното:

„9) „изисквания за безопасност“ означава свързаните с безопасността характеристики (качествени или количествени, или при необходимост както качествени, така и количествени), нужни за проектирането, експлоатацията (включително правилата за експлоатация) и поддръжката на дадена система с цел постигане на законовите или дружествените цели за безопасност;“

б) точка 23 се заменя със следното:

„23) „катастрофално произшествие“ означава произшествие, засягащо обикновено голям брой хора и водещо до многобройни смъртни случаи;“

в) добавят се следните точки 32—37:

„32) „систематичен срив“ означава срив, който се случва многократно при определена комбинация от входни величини или при някои конкретни околни условия или условия на прилагане;

33) „систематична грешка“ означава присъща грешка в спецификацията, проектирането, производството, монтирането, експлоатацията или поддръжката на оценяваната система;

34) „предпазна мярка“ означава техническа, експлоатационна или организационна мярка за контрол на риска извън оценяваната система, която или намалява честотата на поява на дадена опасност, или намалява сериозността на евентуална последица от тази опасност;

35) „критично произшествие“ означава произшествие, засягащо обикновено много малък брой хора и водещо до най-малко един смъртен случай;

36) „твърде малко вероятен“ означава, че честотата на поява на срива е  $10^{-9}$  или по-малко на час експлоатация;

37) „малко вероятен“ означава, че честотата на поява на срива е  $10^{-7}$  или по-малко на час експлоатация.“

2) Приложение I се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 13 юли 2015 година.

За Комисията  
Председател  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 се изменя, както следва:

1) Точка 2.5.1 се заменя със следното:

„2.5.1. Когато опасностите не са покрити от един от двата принципа за приемливост на риска, установени в точки 2.3 и 2.4, доказването на приемливостта се извършва чрез конкретно изчисление и определяне на риска. Рисковете, произтичащи от тези опасности, се изчисляват количествено или качествено, или при необходимост както количествено, така и качествено, като се отчитат съществуващите мерки за безопасност.“

2) Точки 2.5.4—2.5.7 се заменят със следното:

„2.5.4. Вносителят на предложението не е задължен да извършва допълнително конкретно изчисление на риска за рискове, които вече са сметени за приемливи чрез използването на практически правилници или референтни системи.

2.5.5. Без да се засягат точки 2.5.1 и 2.5.4, когато опасностите се дължат на функционални сринове на дадена техническа система, за тези сринове се прилагат следните хармонизирани цели при проектирането:

- а) когато даден срив има правдоподобен потенциал пряко да доведе до катастрофално произшествие, не е необходимо свързаният риск да бъде намаляван допълнително, ако за честотата на функционалния срив е доказано, че той е твърде малко вероятен;
- б) когато даден срив има правдоподобен потенциал пряко да доведе до критично произшествие, не е необходимо свързаният риск да бъде намаляван допълнително, ако за честотата на функционалния срив е доказано, че той е малко вероятен.

Изборът между определение 23) и определение 35) се прави в зависимост от най-правдоподобната опасна последица от срива.

2.5.6. Без да се засягат точки 2.5.1 и 2.5.4, хармонизираните цели при проектирането, посочени в точка 2.5.5, се използват при проектирането на електрически, електронни и програмируеми електронни технически системи. Целите при проектирането трябва да са най-строгите, които може да се изискват за взаимно признаване.

Те не се използват нито като общи количествени цели за цялата железопътна система на дадена държава членка, нито за проектирането на изцяло механична техническа система.

За смесени технически системи, съставени както от изцяло механична, така и от електрическа, електронна и програмируема електронна част, се извършва идентифициране на опасностите в съответствие с точка 2.2.5. Опасности, дължащи се на изцяло механичната част, не се контролират чрез използване на хармонизираните цели при проектирането, посочени в точка 2.5.5.

2.5.7. Рискът, свързан с функционални сринове на технически системи, посочени в точка 2.5.5, се счита за приемлив, ако са изпълнени също и следните изисквания:

- а) доказано е съответствието с приложимите хармонизирани цели при проектирането;
- б) свързаните систематични сринове и систематични грешки се контролират в съответствие с процедури за безопасност и качество, съответстващи на хармонизираната цел при проектирането, приложима за оценяваната техническа система и определена в съответни общопризнати стандарти;
- в) условията за прилагане на безопасното интегриране на оценяваната техническа система в железопътната система са идентифицирани и регистрирани в регистъра на опасностите в съответствие с точка 4. В съответствие с точка 1.2.2 тези условия се прехвърлят на участника, който е отговорен за доказването на безопасното интегриране.“

3) Добавят се следните точки 2.5.8—2.5.12:

„2.5.8. Следните специални определения се прилагат по отношение на хармонизираните количествени цели при проектирането на технически системи:

- а) изразът „пряко“ означава, че функционалният срив има потенциал да доведе до произшествие от вида, посочен в точка 2.5.5, без да са нужни допълнителни сринове;
- б) терминът „потенциал“ означава, че функционалният срив може да доведе до произшествие от вида, посочен в точка 2.5.5.

- 2.5.9. Когато срывът на функция на оценяваната техническа система не води пряко до разглеждания риск, се допуска прилагането на по-малко строги цели при проектирането, ако вносителят на предложението може да докаже, че използването на предпазни мерки, за които се дава определение в член 3, точка 34, позволява постигането на същото ниво на безопасност.
- 2.5.10. Без да се засяга процедурата, посочена в член 8 от Директива 2004/49/ЕО, или член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (\*), за оценяваната техническа система може да бъдат поискани по-строги цели при проектирането, отколкото определените в точка 2.5.5 хармонизирани цели при проектирането, посредством нотифицирано национално правило, за да се запази съществуващото ниво на безопасност в държавата членка. В случай на допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация на возила се прилагат процедурите съгласно членове 23 и 25 от Директива 2008/57/ЕО.
- 2.5.11. Ако дадена техническа система е разработена въз основа на изискванията, посочени в точка 2.5.5, е приложим принципът на взаимно признаване в съответствие с член 15, параграф 5.
- Въпреки това, ако за определена опасност вносителят на предложението може да докаже, че съществуващото ниво на безопасност в държавата членка, в която се използва системата, може да бъде поддържано с цел при проектирането, която е по-малко строга от хармонизираната цел при проектирането, тогава тази по-малко строга цел при проектирането може да се използва вместо хармонизираната.
- 2.5.12. Конкретното изчисление и определяне на риска трябва да отговаря най-малко на следните изисквания:
- методите, използвани за конкретно изчисление на риска, трябва да отразяват правилно оценяваната система и нейните параметри (включително всички работни режими);
  - резултатите трябва да бъдат достатъчно точни, за да осигуряват надеждна основа за вземане на решения. Незначителни промени в изходните хипотези или предварителните условия не трябва да водят до съществено различаващи се изисквания.

---

(\*) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).“