# A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1136 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

**(2015. július 13.)**

**a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről szóló 402/2013/EU végrehajtási rendelet módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (vasútbiztonsági irányelv) ([1]) és különösen annak 6. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

(1) A közös biztonsági módszereket a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően fokozatosan kell bevezetni a magas szintű biztonság fenntartása és – amennyiben ez szükséges és ésszerű keretek között megvalósítható – javítása érdekében.

(2) A Bizottság 2010. október 12-én a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően megbízást adott az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: ügynökség) a 352/2009/EK bizottsági rendelet ([2]) módosítására. E rendelet felülvizsgálatára szükség volt annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a rendelet 6. cikkében említett, értékelést végző szerv szerepében és feladatkörében bekövetkezett változásokat és azon további harmonizált kockázatelfogadási kritériumokat, amelyeket fel lehet használni a műszaki rendszerek meghibásodásából eredő kockázat elfogadhatóságának értékeléséhez abban az esetben, ha a javaslattevő a kifejezett kockázatbecslés elvének alkalmazását választja. Ellenőrizni kellett, hogy a fent említett további harmonizált kockázatelfogadási kritériumok felvételével sikerül-e a 2004/49/EK irányelv 4. cikke (1) bekezdésének megfelelően legalább fenntartani a vasútbiztonság jelenlegi szintjét az Unióban. Ehhez a vártnál jelentősen több időre volt szükség, ezért a Bizottság elfogadta a 402/2013/EU végrehajtási rendeletet ([3]), amely fenntartja a 352/2009/EK rendeletben már szereplő egyetlen kockázatelfogadási kritériumot.

(3) A 402/2013/EU végrehajtási rendelet által bevezetett változások tekintetében elvégzett hatásvizsgálat magában foglalta a műszaki rendszerekre vonatkozó harmonizált kockázatelfogadási kritériumok elemzését. A jelentés kiemelte annak fontosságát, hogy a közös biztonsági módszerbe bekerültek olyan további kockázatelfogadási kritériumok, amelyekről a hatályos rendelet nem rendelkezik. Ezek a kritériumok várhatóan elősegítik majd, hogy a tagállamok kölcsönösen elismerjék a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága területén hatályos uniós jogszabályoknak megfelelő strukturális alrendszereket és járműveket.

(4) Annak érdekében, hogy a műszaki rendszerekkel összefüggő kockázatok elfogadását meg lehessen különböztetni a működési kockázatok és a vasúti rendszer szintjén meglévő általános kockázat elfogadásától, a műszaki rendszerek tekintetében a „kockázatelfogadási kritériumok" kifejezést a „harmonizált tervezési célértékek" kifejezéssel kell felváltani. Az e rendeletben javasolt harmonizált tervezési célértékek felhasználhatók valamely műszaki rendszer funkcióinak meghibásodásából eredő kockázatok elfogadhatóságának igazolására abban az esetben, ha a javaslattevő a kifejezett kockázatbecslés elvének alkalmazását választja. Bizonyos fogalommeghatározásokat módosítani kell, hogy tükrözzék a terminológia közelmúltbeli változásait, illetve új fogalommeghatározásokat kell beilleszteni.

(5) Az ügynökség benyújtotta a Bizottsághoz a 402/2013/EU végrehajtási rendelet módosítására vonatkozó ajánlását, amelynek célja a bizottsági megbízatás fennmaradó célkitűzéseinek elérése a harmonizált tervezési célértékek tekintetében. Ez a rendelet az ügynökség ajánlásán alapul.

([1]) HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

([2]) A Bizottság 2009. április 24-i 352/2009/EK rendelete a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett, kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer elfogadásáról (HL L 108., 2009.4.29., 4. o.).

([3]) A Bizottság 2013. április 30-i 402/2013/EU végrehajtási rendelete a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.).

(6) A 402/2013/EU végrehajtási rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2004/49/EK irányelv 27. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A 402/2013/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. a 3. cikk a következőképpen módosul:

a) a 9. pont helyébe a következő szöveg lép:

„9. »biztonsági követelmények«: egy rendszer tervezésének, működtetésének (ezen belül a működési szabályainak) és karbantartásának (minőségi vagy mennyiségi vagy szükség esetén mind minőségi, mind mennyiségi) biztonsági jellemzői, amelyeket a jogszabályban előírt vagy a társaság által meghatározott biztonsági célkitűzések elérése érdekében határoznak meg;";

b) a 23. pont helyébe a következő szöveg lép:

„23. »katasztrofális baleset«: jellemzően sok embert érintő és több halálos áldozattal járó baleset;";

c) a cikk a következő 32–37. ponttal egészül ki:

„32. »szisztematikus meghibásodás«: a bemenetek bizonyos meghatározott kombinációja vagy egyes meghatározott környezeti vagy alkalmazási feltételek mellett ismételten előforduló meghibásodás;

33. »szisztematikus hiba«: az értékelés alatt álló rendszer specifikációjában, tervezésében, gyártásában, üzembe helyezésében, üzemeltetésében vagy karbantartásában rejlő hiba;

34. »gát«: olyan műszaki, működési vagy szervezeti kockázatkezelési intézkedés az értékelés alatt álló rendszeren kívül, amely csökkenti valamely veszély előfordulásának gyakoriságát vagy mérsékli a szóban forgó veszély lehetséges következményének súlyosságát;

35. »kritikus baleset«: jellemzően nagyon kevés embert érintő és legalább egy halálos áldozattal járó baleset;

36. »nagyon valószínűtlen«: üzemóránként legfeljebb $10^{-9}$ gyakorisággal bekövetkező meghibásodás előfordulása;

37. »valószínűtlen«: üzemóránként legfeljebb $10^{-7}$ gyakorisággal bekövetkező meghibásodás előfordulása.";

2. az I. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2015. július 13-án.

*a Bizottság részéről*
*az elnök*
Jean-Claude JUNCKER

*MELLÉKLET*

A 402/2013/EU végrehajtási rendelet I. melléklete a következőképpen módosul:

1. a 2.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.1. Amennyiben a veszélyre nem vonatkozik a 2.3. és 2.4. pontban meghatározott két kockázatelfogadási elv egyike sem, a kockázat elfogadhatóságának igazolását kifejezett kockázatbecslés és -elemzés útján kell elvégezni. Az említett veszélyekből eredő kockázatokat mennyiségileg vagy minőségileg, vagy szükség esetén mind mennyiségileg, mind minőségileg meg kell becsülni, figyelembe véve a meglévő biztonsági intézkedéseket.";

2. a 2.5.4–2.5.7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.5.4. A javaslattevő nem kötelezhető arra, hogy további kifejezett kockázatbecslést végezzen olyan kockázatok tekintetében, amelyeket már magatartási kódex vagy referenciarendszer alkalmazásával elfogadhatónak minősítettek.

2.5.5. Amennyiben valamely műszaki rendszer funkcióinak meghibásodása miatt veszélyek merülnek fel, a 2.5.1. és 2.5.4. pont sérelme nélkül a következő harmonizált tervezési célértékek alkalmazandók az említett meghibásodásokra:

a) ha egy meghibásodással kapcsolatban reálisan feltételezhető, hogy potenciálisan közvetlenül katasztrofális balesethez vezethet, a kapcsolódó kockázatot nem kell tovább csökkenteni, amennyiben a funkció meghibásodásának gyakorisága bizonyítottan nagyon valószínűtlen;

b) ha egy meghibásodással kapcsolatban reálisan feltételezhető, hogy potenciálisan közvetlenül kritikus balesethez vezethet, a kapcsolódó kockázatot nem kell tovább csökkenteni, amennyiben a funkció meghibásodásának gyakorisága bizonyítottan valószínűtlen.

A 23. és a 35. fogalommeghatározás közül a meghibásodás legreálisabban feltételezhető veszélyes következménye alapján kell választani.

2.5.6. A 2.5.1. és a 2.5.4. pont sérelme nélkül a 2.5.5. pontban meghatározott harmonizált tervezési célértékeket kell alkalmazni az elektromos, az elektronikus és a programozható elektronikus műszaki rendszerek tervezése során. Ezek a legszigorúbb tervezési célértékek, amelyeket a kölcsönös elismerés céljából elő lehet írni.

Azonban nem alkalmazhatók sem egy tagállam teljes vasúti rendszerére vonatkozó átfogó mennyiségi célértékként, sem pedig a tisztán mechanikus műszaki rendszerek tervezése során.

Az olyan vegyes műszaki rendszerek esetében, amelyek mind tisztán mechanikus részt, mind elektromos, elektronikus vagy programozható elektronikus részt magukban foglalnak, a veszélyazonosítást a 2.2.5. ponttal összhangban kell elvégezni. A tisztán mechanikus részből eredő veszélyeket nem lehet a 2.5.5. pontban meghatározott harmonizált tervezési célértékek segítségével ellenőrizni.

2.5.7. A 2.5.5. pontban említett műszaki rendszerek funkcióinak meghibásodásával összefüggő kockázat akkor tekinthető elfogadhatónak, ha teljesülnek a következő követelmények:

a) az alkalmazandó harmonizált tervezési célértékeknek való megfelelés bizonyított;

b) a kapcsolódó szisztematikus meghibásodásokat és szisztematikus hibákat az értékelés alatt álló műszaki rendszerre vonatkozó harmonizált tervezési célértékkel összemérhető és az általánosan elfogadott, vonatkozó szabványokban meghatározott biztonsági és minőségi eljárások szerint ellenőrzik;

c) az értékelés alatt álló műszaki rendszernek a vasúti rendszerbe történő biztonságos integrálására vonatkozó alkalmazási feltételeket azonosítani kell, és be kell jegyezni a 4. pont szerinti veszélynyilvántartásba. Ezek az alkalmazási feltételek az 1.2.2. ponttal összhangban a biztonságos integrálás igazolásáért felelős szereplőre hárulnak.";

3. a szöveg a következő 2.5.8–2.5.12. ponttal egészül ki:

„2.5.8. A műszaki rendszerekre vonatkozó harmonizált mennyiségi tervezési célértékekkel összefüggésben a következő egyedi meghatározásokat kell alkalmazni:

a) a »közvetlenül« kifejezés azt jelenti, hogy a funkció meghibásodása potenciálisan – további meghibásodások bekövetkezése nélkül is – a 2.5.5. pontban említett típusú balesethez vezethet;

b) a »potenciálisan« kifejezés azt jelenti, hogy a funkció meghibásodása a 2.5.5. pontban említett típusú balesethez vezethet.

2.5.9. Amennyiben az értékelés alatt álló műszaki rendszer valamely funkciójának meghibásodása nem vezet közvetlenül a vizsgált kockázathoz, kevésbé szigorú tervezési célértékek alkalmazása is megengedett, ha a javaslattevő igazolni tudja, hogy a 3. cikk 34. pontja szerinti gátak alkalmazásával ugyanolyan biztonsági szintet lehet elérni.

2.5.10. A 2004/49/EK irányelv 8. cikkében meghatározott eljárás vagy a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 17. cikke (3) bekezdésének sérelme nélkül egy bejelentett nemzeti szabály által a 2.5.5. pontban megállapított harmonizált tervezési célértékeknél szigorúbb tervezési célérték követelhető meg az értékelés alatt álló műszaki rendszer esetében a tagállamban meglévő biztonsági szint fenntartása érdekében. A jármű üzembe helyezésének további engedélyeztetése esetén a 2008/57/EK irányelv 23. és 25. cikkét kell alkalmazni.

2.5.11. Amennyiben egy műszaki rendszert a 2.5.5. pontban meghatározott követelmények szerint alakítanak ki, e rendelet 15. cikkének (5) bekezdésével összhangban a kölcsönös elismerés elvét kell alkalmazni.

Azonban ha egy meghatározott veszély tekintetében a javaslattevő igazolni tudja, hogy a rendszer alkalmazásának helye szerinti tagállamban meglévő biztonsági szint a harmonizált tervezési célértéknél kevésbé szigorú tervezési célérték alkalmazásával is fenntartható, akkor a harmonizált célérték helyett ez a kevésbé szigorú célérték is alkalmazató.

2.5.12. A kifejezett kockázatbecslés és -elemzés legalább a következő követelményeknek eleget tesz:

a) a kifejezett kockázatbecsléshez használt módszerek megfelelően tükrözik az értékelés alatt álló rendszert és paramétereit (ideértve valamennyi működési módot);

b) az eredmények kellően pontosak ahhoz, hogy szilárd alapot biztosítsanak a döntéshozatalhoz. A bemenő feltevések vagy előfeltevések minimális változtatása nem eredményez jelentős mértékben különböző követelményeket.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).".