VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/1136

z 13. júla 2015,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc) ([1]), a najmä na jej článok 6 ods. 4,

keďže:

(1) Podľa smernice 2004/49/ES by sa mali postupne zavádzať spoločné bezpečnostné metódy, aby sa zabezpečilo zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti, a pokiaľ je to uskutočniteľné, prípadné zvýšenie bezpečnosti.

(2) Komisia 12. októbra 2010 udelila Európskej železničnej agentúre (ďalej len „agentúra“) v súlade so smernicou 2004/49/ES mandát na zmenu nariadenia Komisie (ES) č. 352/2009 ([2]). Revíziou tohto nariadenia bolo potrebné zohľadniť ďalšie zmeny úloh a zodpovedností orgánu pre posudzovanie uvedeného v článku 6 uvedeného nariadenia a ďalšie harmonizované kritériá akceptovania rizík, ktoré by sa mohli použiť na posúdenie prijateľnosti rizík vyplývajúcich zo zlyhaní technických systémov v prípadoch, keď sa navrhovateľ rozhodne použiť zásadu jednoznačného odhadu rizika. Bolo potrebné skontrolovať, či zahrnutím ďalších vyššie uvedených harmonizovaných kritérií akceptovania rizík ostane súčasná úroveň bezpečnosti železníc v Únii minimálne zachovaná, ako sa vyžaduje v článku 4 ods. 1 smernice 2004/49/ES. To si vyžiadalo oveľa viac času, než sa očakávalo, a Komisia preto prijala vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013 ([3]), ktorým zachováva to kritérium akceptovania rizík, ktoré už bolo obsiahnuté v nariadení (ES) č. 352/2009.

(3) Súčasťou hodnotenia vplyvu vykonaného v súvislosti so zmenami zavedenými nariadením (EÚ) č. 402/2013 bola analýza harmonizovaných kritérií akceptovania rizík pre technické systémy. V správe sa zdôraznilo, že do spoločnej bezpečnostnej metódy je dôležité zahrnúť ďalšie kritériá akceptovania rizík, ktoré nie sú stanovené v rámci súčasného nariadenia. Takéto kritériá by členským štátom zjednodušili vzájomné uznávanie štrukturálnych subsystémov a vozidiel v súlade s právnymi predpismi Únie v oblasti železničnej interoperability.

(4) Na rozlíšenie akceptovania rizík spojených s technickými systémami od akceptovania prevádzkových rizík a celkových rizík na úrovni železničného systému by sa mal pojem „kritériá akceptovania rizík“ v súvislosti s technickými systémami zmeniť v prípade týchto technických systémov na „harmonizované konštrukčné ciele“. Harmonizované konštrukčné ciele navrhované v tomto nariadení sa môžu použiť na preukázanie prijateľnosti rizík vyplývajúcich zo zlyhaní funkcií technického systému v prípadoch, keď sa navrhovateľ rozhodne použiť zásadu jednoznačného odhadu rizika. Niektoré vymedzenia pojmov by sa mali zmeniť tak, aby sa zohľadnili najnovšie terminologické zmeny, a mali by sa doplniť nové vymedzenia pojmov.

(5) Agentúra predložila Komisii svoje odporúčanie týkajúce sa zmeny vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 402/2013 zamerané na riešenie zostávajúcich cieľov tohto mandátu Komisie s ohľadom na harmonizované konštrukčné ciele. Toto nariadenie vychádza z odporúčania agentúry.

([1]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.
([2]) Nariadenie Komisie (ES) č. 352/2009 z 24. apríla 2009 o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, ako sa uvádza v článku 6 ods. 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4).
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. EÚ L 121, 3.5.2013, s. 8).

(6) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru ustanoveného v súlade s článkom 27 ods. 1 smernice 2004/49/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013 sa mení takto:

1. Článok 3 sa mení takto:

a) Bod 9 sa nahrádza takto:

„9. ‚bezpečnostné požiadavky' znamenajú bezpečnostné charakteristiky (kvalitatívne alebo kvantitatívne, alebo v prípade potreby kvalitatívne aj kvantitatívne) potrebné na projektovanie, prevádzku (vrátane prevádzkových predpisov) a údržbu systému na účely splnenia cieľov bezpečnosti, ktoré sú stanovené v právnych alebo vnútropodnikových predpisoch;".

b) Bod 23 sa nahrádza takto:

„23. ‚katastrofická nehoda' znamená nehodu, ktorá zvyčajne postihuje veľký počet ľudí a jej dôsledkom sú viaceré úmrtia;".

c) Dopĺňajú sa tieto body 32 až 37:

„32. ‚systematické zlyhanie' znamená zlyhanie, ktoré sa vyskytuje opakovane pri nejakej špecifickej kombinácii vstupov alebo pri niektorých špecifických environmentálnych podmienkach alebo podmienkach uplatňovania;

33. ‚systematická chyba' znamená vnútornú chybu súvisiacu so špecifikáciou, konštrukčným návrhom, výrobou, inštaláciou, prevádzkou alebo údržbou posudzovaného systému;

34. ‚bariéra' znamená technické, prevádzkové alebo organizačné opatrenie na kontrolu rizík mimo posudzovaného systému, ktorým sa buď znižuje frekvencia výskytu nebezpečenstva, alebo zmierňuje závažnosť možných dôsledkov tohto nebezpečenstva;

35. ‚kritická nehoda' znamená nehodu, ktorá zvyčajne postihuje veľmi malý počet ľudí, a jej dôsledkom je minimálne jedno úmrtie;

36. ‚vysoko nepravdepodobné' znamená výskyt zlyhania s frekvenciou nižšou alebo rovnajúcou sa 10^{-9} za prevádzkovú hodinu;

37. ‚nepravdepodobné' znamená výskyt zlyhania s frekvenciou nižšou alebo rovnajúcou sa 10^{-7} za prevádzkovú hodinu;".

2. Príloha I sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 13. júla 2015

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 402/2013sa mení takto:

1. Bod 2.5.1 sa nahrádza takto:

„2.5.1. Ak sa na nebezpečenstvá nevzťahuje jedna z dvoch zásad akceptovania rizika stanovených v bodoch 2.3 a 2.4, preukázanie prijateľnosti rizika sa vykoná jednoznačným odhadom rizika a jeho hodnotením. Riziká vyplývajúce z týchto nebezpečenstiev sa odhadujú buď kvantitatívne, alebo kvalitatívne, alebo v prípade potreby kvantitatívne aj kvalitatívne, so zohľadnením existujúcich bezpečnostných opatrení.“

2. Body 2.5.4. až 2.5.7. sa nahrádzajú takto:

„2.5.4. Navrhovateľ nie je povinný vykonať ďalší jednoznačný odhad rizík pre riziká, ktoré sa už považujú za prijateľné vďaka používaniu kódexov postupov alebo referenčných systémov.

2.5.5. Ak nebezpečenstvá vyplynú v dôsledku zlyhania funkcií technického systému, bez toho, aby boli dotknuté body 2.5.1 a 2.5.4, na tieto zlyhania sa vzťahujú nasledujúce harmonizované konštrukčné ciele:

a) ak má zlyhanie vierohodný potenciál viesť priamo ku katastrofickej nehode, súvisiace riziko sa nemusí ďalej znižovať, ak je možnosť zlyhania uvedenej funkcie dokázateľne veľmi nepravdepodobná;

b) ak má zlyhanie vierohodný potenciál viesť priamo ku kritickej nehode, súvisiace riziko sa nemusí ďalej znižovať, ak je možnosť zlyhania uvedenej funkcie dokázateľne nepravdepodobná.

Voľba medzi vymedzením v bode 23 a vymedzením v bode 35 musí vyplynúť z najvierohodnejšieho nebezpečného dôsledku zlyhania.

2.5.6. Bez toho, aby boli dotknuté body 2.5.1 a 2.5.4, sa na navrhovanie elektrických, elektronických a programovateľných elektronických technických systémov použijú harmonizované konštrukčné ciele stanovené v bode 2.5.5. Musí ísť o najnáročnejšie konštrukčné ciele, aké možno vyžadovať na vzájomné uznávanie.

Nesmú sa použiť ako celkové kvantitatívne ciele pre celý železničný systém členského štátu, ani na navrhovanie čisto mechanických technických systémov.

Pri zmiešaných technických systémoch pozostávajúcich z čisto mechanickej a elektrickej, elektronickej a programovateľnej elektronickej časti sa identifikácia nebezpečenstva vykoná v súlade s bodom 2.2.5. Nebezpečenstvá vznikajúce z čisto mechanickej časti sa nesmú kontrolovať pomocou harmonizovaných konštrukčných cieľov uvedených v bode 2.5.5.

2.5.7. Riziká súvisiace so zlyhaním funkcií technických systémov uvedených v bode 2.5.5 sa považujú za prijateľné, ak sú splnené aj tieto požiadavky:

a) bolo preukázané dodržiavanie príslušných harmonizovaných konštrukčných cieľov;

b) pridružené systematické zlyhania a systematické chyby sa kontrolujú v súlade s procesmi bezpečnosti a kvality, ktoré zodpovedajú harmonizovaným konštrukčným cieľom vzťahujúcim sa na posudzovaný technický systém a vymedzeným v rámci všeobecne uznávaných príslušných noriem;

c) podmienky uplatňovania bezpečnej integrácie posudzovaného technického systému do železničného systému sa musia identifikovať a zapísať do záznamu o nebezpečenstve v súlade s bodom 4. V súlade s bodom 1.2.2 sa tieto podmienky uplatňovania prevedú na subjekt zodpovedný za preukázanie bezpečnej integrácie.“

3. Dopĺňajú sa tieto body 2.5.8 až 2.5.12:

„2.5.8. Vo vzťahu k harmonizovaným kvantitatívnym konštrukčným cieľom technických systémov sa uplatňujú nasledujúce špecifické vymedzenia pojmov:

a) Pojem ‚priamo‘ znamená, že zlyhanie funkcie má potenciál viesť k typu nehody uvedenému v bode 2.5.5 bez toho, aby muselo dôjsť k ďalším zlyhaniam.

b) Pojem ‚potenciál‘ znamená, že zlyhanie funkcie môže viesť k typu nehody uvedenému v bode 2.5.5.

2.5.9. Ak zlyhanie funkcie posudzovaného technického systému nevedie priamo k uvažovanému riziku, povolí sa uplatňovanie menej náročných konštrukčných cieľov, ak môže navrhovateľ preukázať, že použitie bariér vymedzených v článku 3 ods. 34 umožní dosiahnuť rovnakú úroveň bezpečnosti.

2.5.10. Bez toho, aby bol dotknutý postup uvedený buď v článku 8 smernice 2004/49/ES, alebo v článku 17 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (*), sa pre posudzovaný technický systém môže vyžadovať prostredníctvom notifikovaného vnútroštátneho pravidla náročnejší konštrukčný cieľ než harmonizované konštrukčné ciele stanovené v bode 2.5.5., s cieľom zachovať súčasnú úroveň bezpečnosti v členskom štáte. V prípade dodatočných povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky sa uplatňujú postupy uvedené v článkoch 23 a 25 smernice 2008/57/ES.

2.5.11. Ak je technický systém vyvinutý na základe požiadaviek stanovených v bode 2.5.5, uplatňuje sa zásada vzájomného uznávania v súlade s článkom 15 ods. 5.

Ak však pri konkrétnom nebezpečenstve môže navrhovateľ preukázať, že súčasnú úroveň bezpečnosti v členskom štáte, v ktorom sa systém používa, možno zachovať s konštrukčným cieľom, ktorý je menej náročný než harmonizovaný konštrukčný cieľ, potom sa môže namiesto harmonizovaného konštrukčného cieľa použiť tento menej náročný konštrukčný cieľ.

2.5.12. Jednoznačný odhad rizika a hodnotenie musia spĺňať aspoň tieto požiadavky:

a) metódy použité na jednoznačný odhad rizika správne odrážajú posudzovaný systém a jeho parametre (vrátane všetkých prevádzkových režimov);

b) výsledky sú dostatočne presné, aby poskytovali pevný základ pre rozhodovanie. Menšie zmeny vstupných predpokladov alebo podmienok nemajú za následok značne odlišné požiadavky.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).“