KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2015/1136,

13. juuli 2015,

millega muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv), ([1]) eriti selle artikli 6 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt direktiivile 2004/49/EÜ tuleks ühised ohutusmeetodid võtta kasutusele järk-järgult, et jätkuvalt tagada ohutuse kõrge tase ning vajaduse ja sobiva võimaluse korral ohutust suurendada.

(2) 12. oktoobril 2010 andis komisjon kooskõlas direktiiviga 2004/49/EÜ Euroopa Raudteeagentuurile (edaspidi „agentuur") volitused muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 352/2009 ([2]). Määruse läbivaatamine oli vajalik selleks, et võtta arvesse kõnealuse määruse artiklis 6 osutatud hindamisasutuse tööülesannete ja vastutusaladega seotud täiendavaid muudatusi ning riski heakskiitmise täiendavaid ühtlustatud kriteeriume, mida saab kasutada tehniliste süsteemide riketest tulenevate riskide vastuvõetavuse hindamiseks, kui taotleja otsustab kasutada riski selgesõnalise prognoosimise põhimõtet. Oli vaja kontrollida, et eespool nimetatud riski heakskiitmise täiendavate ühtlustatud kriteeriumide lisamise korral jääks ELi raudteeohutus vähemalt praegusele tasemele, nagu on nõutud direktiivi 2004/49/EÜ artikli 4 lõikega 1. See võttis oodatust oluliselt rohkem aega ja seetõttu võttis komisjon vastu rakendusmääruse (EL) nr 402/2013, ([3]) mis sisaldas üht riski heakskiitmise kriteeriumi, mis oli sätestatud juba määruses (EÜ) nr 352/2009.

(3) Mõjuhinnang, milles käsitleti rakendusmäärusega (EL) nr 402/2013 kehtestatud muudatusi, sisaldas riski heakskiitmise ühtlustatud kriteeriumide analüüsi tehniliste süsteemide puhul. Aruandes rõhutati, kui oluline on lisada ühisesse ohutusmeetodisse täiendavad riski heakskiitmise kriteeriumid, mida praeguse määrusega ei ole ette nähtud. Kõnealused kriteeriumid peaksid hõlbustama struktuursete allsüsteemide ja ELi õigusaktide nõuetele vastavate veeremiüksuste vastastikust tunnustamist liikmesriikide poolt raudtee koostalitluse valdkonnas.

(4) Selleks et eristada ühelt poolt tehniliste süsteemidega seotud riskide vastuvõetavust ning teiselt poolt käitamisega seotud riskide ja raudteesüsteemi koguriski vastuvõetavust, tuleks mõiste „riski heakskiitmise kriteeriumid" asendada tehniliste süsteemide puhul mõistega „ühtlustatud projekteerimiseesmärgid". Käesolevas määruses esitatud ühtlustatud projekteerimiseesmärke võib kasutada selleks, et tõendada tehnilise süsteemi funktsiooni rikkest tuleneva riski vastuvõetavust juhul, kui taotleja otsustab kasutada riski selgesõnalise prognoosimise põhimõtet. Mõningaid mõisteid tuleks hiljutiste terminoloogiliste arengusuundumuste kajastamiseks muuta ja lisada tuleks ka uusi mõisteid.

(5) Agentuur esitas komisjonile soovituse rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 muutmiseks, et saavutada viimane komisjoni volitustega hõlmatud eesmärk ühtlustatud projekteerimiseesmärkide osas. Käesolev määrus põhineb agentuuri soovitusel.

([1]) ELT L 164, 30.4.2004, lk 44.
([2]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 352/2009, 24. aprill 2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artikli 6 lõike 3 punktis a osutatud riskihindamise ühise ohutusmeetodi vastuvõtmise kohta (ELT L 108, 29.4.2009, lk 4).
([3]) Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 402/2013, 30. aprill 2013, riskihindamise ühise ohutusmeetodi kohta ja määruse (EÜ) nr 352/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 121, 3.5.2013, lk 8).

(6) Seepärast tuleks rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 vastavalt muuta.

(7) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas direktiivi 2004/49/EÜ artikli 27 lõike 1 alusel moodustatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Rakendusmäärust (EL) nr 402/2013 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) „ohutusnõuded" – süsteemi projekteerimise, käitamise ja hooldamise (kvalitatiivsed ja kvantitatiivsed või vajaduse korral nii kvalitatiivsed kui ka kvantitatiivsed) ohutusnäitajad (sealhulgas käitamiseeskirjad), mis on vajalikud äriühingu õiguslike või ohutuseesmärkide saavutamiseks;";

b) punkt 23 asendatakse järgmisega:

„23) „katastroof" – õnnetusjuhtum, mis üldjuhul mõjutab paljusid inimesi ja on põhjustanud mitme inimese surma;";

c) lisatakse järgmised punktid 32 kuni 37:

„32) „süsteemne rike" – korduv rike, mis tekib konkreetse sisendikombinatsiooni tagajärjel või teatavate konkreetsete keskkonna- või kasutustingimuste puhul;

33) „süsteemne viga" – hinnatava süsteemi tehnilises kirjelduses, projektis, tootmises, paigaldamises, käitamises või hooldamises tekkinud loomupärane kõrvalekalle;

34) „tõke" – tehniline, käitamisalane või organisatsiooniline riskikontrollimeede, mis jääb väljapoole hinnatava süsteemi ja mis vähendab ohu esinemise sagedust või leevendab asjaomasest ohust tulenevaid võimalikke tagajärgi;

35) „kriitiline õnnetusjuhtum" – õnnetusjuhtum, mis üldjuhul mõjutab väga väheseid inimesi ja mis põhjustab vähemalt ühe inimese surma;

36) „ülimalt ebatõenäoline" – rikke esinemissagedus on kuni 10^{-9} ühe töötunni kohta;

37) „ebatõenäoline" – rikke esinemissagedus on kuni 10^{-7} ühe töötunni kohta."

2) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. juuli 2015

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER

LISA

Rakendusmääruse (EL) nr 402/2013 I lisa muudetakse järgmiselt.

1) Punkt 2.5.1 asendatakse järgmisega:

„2.5.1. Kui üks kahest punktides 2.3 ja 2.4 sätestatud riski heakskiitmise põhimõttest ei hõlma ohtusid, tõendatakse riski vastuvõetavust riski selgesõnalise prognoosimise ja hindamisega. Kõnealustest ohtudest tulenevaid riske prognoositakse kas kvantitatiivselt või kvalitatiivselt, või vajaduse korral nii kvantitatiivselt kui ka kvalitatiivselt, võttes arvesse olemasolevaid ohutusmeetmeid."

2) Punktid 2.5.4–2.5.7 asendatakse järgmistega:

„2.5.4. Taotleja ei ole kohustatud koostama täiendavat riski selgesõnalist prognoosi selliste riskide suhtes, mida tegevusjuhiste või võrdlussüsteemide kasutamise kaudu juba käsitatakse vastuvõetavana;

2.5.5. Kui ohud tekivad tehnilise süsteemi funktsioonide rikete tõttu, kohaldatakse kõnealuste rikete suhtes, ilma et see piiraks punktide 2.5.1 ja 2.5.4 kohaldamist, järgmisi ühtlustatud projekteerimiseesmärke:

a) kui on usutav, et rike võib potentsiaalselt olla katastroofi otsene põhjus, ei pea sellega seotud riski täiendavalt vähendama, kui on tõendatud, et funktsiooni rikke esinemissagedus on ülimalt ebatõenäoline;

b) kui on usutav, et rike võib potentsiaalselt olla kriitilise õnnetusjuhtumi otsene põhjus, ei pea sellega seotud riski täiendavalt vähendama, kui on tõendatud, et funktsiooni rikke esinemissagedus on ebatõenäoline.

Valik punktis 23 sätestatud mõiste ja punktis 35 sätestatud mõiste vahel tuleb teha rikke kõige usutavamana tunduva ohtliku tagajärje põhjal.

2.5.6. Ilma et see piiraks punktide 2.5.1 ja 2.5.4 kohaldamist, kasutatakse elektriliste, elektrooniliste ja programmeeritavate elektrooniliste tehniliste süsteemide projekteerimisel punktis 2.5.5 sätestatud ühtlustatud projekteerimiseesmärke. Need on kõige rangemad projekteerimiseesmärgid, mida vastastikuse tunnustamise raames võib nõuda.

Kõnealuseid projekteerimiseesmärke ei kohaldata üldiste kvantitatiivsete eesmärkidena liikmesriigi raudteesüsteemi kui terviku suhtes ega ka täismehaaniliste tehniliste süsteemide projekteerimise suhtes.

Selliste segatüüpi tehniliste süsteemide puhul, mis koosnevad nii puhtmehaanilisest osast kui ka elektrilisest, elektroonilisest või programmeeritavast elektroonilisest osast, viiakse ohu kindlaksmääramine läbi vastavalt punktile 2.2.5. Puhtmehaanilisest osast tulenevate ohtude kontrollimisel ei kasutata punktis 2.5.5 sätestatud ühtlustatud projekteerimiseesmärke.

2.5.7. Punktis 2.5.5 osutatud tehniliste süsteemide funktsiooni riketega seotud riske käsitatakse vastuvõetavatena, kui lisaks on täidetud ka järgmised nõuded:

a) tõendatud on kooskõla kohaldatavate ühtlustatud projekteerimiseesmärkidega;

b) seonduvaid süsteemseid rikkeid ja süsteemseid vigu kontrollitakse selliste ohutus- ja kvaliteedimenetluste kohaselt, mis on kooskõlas hinnatava tehnilise süsteemi ühtlustatud projekteerimiseesmärkidega ja kindlaks määratud asjakohastes üldtunnustatud standardites;

c) tingimused, mida kohaldatakse seoses hinnatava tehnilise süsteemi ohutu integreerimisega raudteesüsteemi, tuleb kindlaks määrata ja kanda ohuregistrisse vastavalt punktile 4. Punkti 1.2.2 kohaselt tuleb kõnealused kohaldamistingimused üle kanda osalisele, kes vastutab ohutu integreerimise tõendamise eest."

3) Lisatakse punktid 2.5.8–2.5.12:

„2.5.8. Tehniliste süsteemidega seotud ühtlustatud kvantitatiivsete projekteerimiseesmärkide puhul kohaldatakse järgmisi konkreetseid mõisteid.

a) Mõiste „otsene" tähendab, et funktsiooni rike võib potentsiaalselt põhjustada punktis 2.5.5 osutatud liiki kuuluva õnnetusjuhtumi ilma, et esineks täiendavaid rikkeid.

b) Mõiste „potentsiaalne" tähendab, et funktsiooni rike võib põhjustada punktis 2.5.5. osutatud liiki kuuluva õnnetusjuhtumi.

2.5.9. Kui vaatluse all olevat riski hinnatava tehnilise süsteemi funktsiooni rikkega otseselt ei kaasne, tuleb lubada kohaldada leebemaid projekteerimiseesmärke, kui taotleja suudab tõendada, et artikli 3 punktis 34 kindlaksmääratud tõkete kasutamine võimaldab saavutada samaväärse ohutustaseme.

2.5.10. Ilma et see piiraks direktiivi 2004/49/EÜ artiklis 8 kindlaksmääratud menetluse kohaldamist või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (*) artikli 17 lõike 3 kohaldamist, võib hinnatava tehnilise süsteemi puhul nõuda teatatud riikliku eeskirja kaudu punktis 2.5.5 sätestatud ühtlustatud projekteerimiseesmärkidest rangema projekteerimiseesmärgi kohaldamist, et säilitada asjaomases liikmesriigis saavutatud ohutustase. Veeremiüksuste täiendavate kasutuselevõtulubade korral kohaldatakse direktiivi 2008/57/EÜ artikleid 23 ja 25.

2.5.11. Kui tehniline süsteem töötatakse välja punktis 2.5.5 sätestatud nõuete alusel, kohaldatakse vastastikuse tunnustamise põhimõtet kooskõlas artikli 15 lõikega 5.

Kui taotleja suudab konkreetse ohu puhul tõendada, et selle liikmesriigi ohutustaset, kus asjaomane süsteem kasutusele võetakse, on võimalik säilitada ühtlustatud projekteerimiseesmärgist leebemat projekteerimiseesmärki kasutades, võib ühtlustatud projekteerimiseesmärgi asemel kasutada leebemat projekteerimiseesmärki.

2.5.12. Riski selgesõnaline prognoosimine ja hindamine vastab vähemalt järgmistele nõuetele:

a) riski selgesõnalise prognoosimise meetodid kajastavad hinnatavat süsteemi ja selle parameetreid (sealhulgas kõiki töörežiime) nõuetekohaselt;

b) tulemused peavad olema piisavalt täpsed, et neile tuginedes oleks võimalik teha otsus. Sisendandmeid käsitlevate oletuste või eeltingimuste väikeste muudatustega ei kaasne oluliselt teistsuguseid nõudeid.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008, lk 1).”