

**KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2015/1136****(2015. gada 13. jūlijs),****ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 6. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK būtu pakāpeniski jāievieš kopīgas drošības metodes, lai garantētu drošības pastāvīgu uzturēšanu augstā līmenī un, ja un kad nepieciešams un praktiski iespējams, to uzlabotu.
- (2) 2010. gada 12. oktobrī Komisija saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK pilnvaroja Eiropas Dzelzceļa aģentūru ("Aģentūra") grozīt Komisijas Regulu (EK) Nr. 352/2009 <sup>(2)</sup>. Šīs regulas pārskatīšana bija vajadzīga, lai ņemtu vērā attiecīgās regulas 6. pantā minētās novērtēšanas iestādes lomas un pienākumu turpmākās izmaiņas un papildu saskaņotos pieļaujamā riska kritērijus, kurus varētu izmantot, lai novērtētu tādu pieļaujamo risku līmeni, kuri izriet no tehnisko sistēmu atteices, tad, ja priekšlikuma iesniedzējs izvēlas izmantot riska precīzas aplēses principu. Bija jāpārbauda, vai, iekļaujot iepriekš minētos papildu saskaņotos pieļaujamā riska kritērijus, Savienībā tiks uzturēts vismaz pašreizējais dzelzceļa drošības līmenis, kā paredzēts Direktīvas 2004/49/EK 4. panta 1. punktā. Tam bija vajadzīgs daudz ilgāks laiks, nekā paredzēts, un tāpēc Komisija pieņēma Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 <sup>(3)</sup>, kurā tika saglabāts vienīgais kritērijs, kas jau bija iekļauts Regulā (EK) Nr. 352/2009 attiecībā uz pieļaujamo risku.
- (3) Ietekmes novērtējumā par izmaiņām, ko ievieš ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013, tika iekļauta analīze par saskaņotiem pieļaujamā riska kritērijiem tehniskām sistēmām. Ziņojumā tika uzsvērts, ka kopīgajā drošības metodē ir svarīgi iekļaut papildu pieļaujamā riska kritērijus, kas nav noteikti līdzšinējā regulā. Šādiem kritērijiem būtu jāatvieglo strukturālo apakšsistēmu un transportlīdzekļu, kas atbilst Savienības tiesību aktiem dzelzceļa savstarpējas izmantojamības jomā, savstarpēja atzīšana starp dalībvalstīm.
- (4) Lai nošķirtu pieļaujamos riskus, kas saistīti ar tehniskām sistēmām, no pieļaujamajiem ekspluatācijas riskiem un kopējā riska dzelzceļa sistēmas līmenī, termins "pieļaujamā riska kritēriji" attiecībā uz tehniskām sistēmām ir jāmaina uz terminu "saskaņotie projektēšanas mērķi" šādām tehniskām sistēmām. Saskaņotos projektēšanas mērķus, kas ierosināti šajā regulā, var izmantot, lai pierādītu tādu risku pieļaujamību, ko rada tehniskas sistēmu funkciju atteice, tad, ja priekšlikuma iesniedzējs izvēlas izmantot riska precīzas aplēses principu. Būtu jāgroza dažas definīcijas, lai atspoguļotu jaunākās izmaiņas terminoloģijā, un būtu jāpievieno jaunas definīcijas.
- (5) Aģentūra iesniedza Komisijai ieteikumu par grozījumiem Īstenošanas regulā (ES) Nr. 402/2013, kurš tika izstrādāts, lai risinātu Komisijas pārziņā esošos atlikušos jautājumus saistībā ar saskaņotajiem projektēšanas mērķiem. Šīs regulas pamatā ir Aģentūras ieteikums.

<sup>(1)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2009. gada 24. aprīļa Regula (EK) Nr. 352/2009 par kopīgas drošības metodes ieviešanu riska noteikšanai un novērtēšanai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punkta a) apakšpunktam (OV L 108, 29.4.2009., 4. lpp.).

<sup>(3)</sup> Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu (OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.).

- (6) Tāpēc Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 būtu attiecīgi jāgroza.
- (7) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas 2004/49/EK 27. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

### 1. pants

Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 groza šādi:

1) regulas 3. pantu groza šādi:

a) panta 9. punktu aizstāj ar šādu:

“9) “drošības prasības” ir drošības parametri (kvalitatīvi vai kvantitatīvi vai vajadzības gadījumā gan kvalitatīvi, gan kvantitatīvi), kas vajadzīgi sistēmas projektēšanai, ekspluatācijai (ieskaitot ekspluatācijas noteikumus) un tehniskajai apkopei, lai nodrošinātu uzņēmuma vai tiesību aktos noteikto drošības mērķu sasniegšanu;fg”;

b) panta 23. punktu aizstāj ar šādu:

“23) “katastrofiska avārija” ir avārija, kas parasti skar lielu cilvēku skaitu un kuras rezultātā iet bojā daudzi cilvēki;”;

c) pievieno šādu 32.–37. punktu:

“32) “sistemātiska atteice” ir atteice, kas notiek atkārtoti kādas konkrētas ievažu kombinācijas gadījumā vai dažos konkrētos vides vai piemērošanas apstākļos;

33) “sistemātisks defekts” ir raksturīgs defekts vērtējamās sistēmas specifikācijā, projektēšanā, ražošanā, uzstādīšanā, ekspluatācijā vai tehniskajā apkopē;

34) “barjera” ir tehnisks, ekspluatācijas vai organizatorisks riska kontroles pasākums ārpus vērtējamās sistēmas, kurš vai nu samazina apdraudējuma iespējamības biežumu, vai arī mazina tā iespējamo seku ietekmi;

35) “kritiska avārija” ir avārija, kura parasti skar ļoti mazu cilvēku skaitu un kuras rezultātā iet bojā vismaz viens cilvēks;

36) “ļoti maziespējams” ir atteices iespējamība, kura ir zemāka vai vienāda ar  $10^{-9}$  ekspluatācijas stundā;

37) “maziespējams” ir atteices iespējamība, kura ir zemāka vai vienāda ar  $10^{-7}$  ekspluatācijas stundā.”;

2) regulas I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

### 2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2015. gada 13. jūlijā

*Komisijas vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 2.5.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.5.1. Ja apdraudējumus neaptver viens no diviem 2.3. un 2.4. punktā noteiktajiem riska pieņemšanas principiem, riska pieņemamība tiek pierādīta, izmantojot precīzu riska aplēšanu un noteikšanu. Riski, kas izriet no šādiem apdraudējumiem, tiek izvērtēti kvantitatīvi, kvalitatīvi vai nepieciešamības gadījumā gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi, ņemot vērā esošos drošības pasākumus.”;

2) pielikuma 2.5.4.–2.5.7. punktu aizstāj ar šādiem:

“2.5.4. Priekšlikuma iesniedzējam nav pienākuma veikt papildu precīza riska aplēšanu riskiem, kas jau tiek uzskatīti par pieņemamiem, izmantojot prakses kodeksu vai atsaucis sistēmas.

2.5.5. Ja apdraudējumi rodas tehniskas sistēmas funkciju atteices dēļ, neskarot 2.5.1. un 2.5.4. punktu, uz šādu atteici attiecas šādi saskaņotie projektēšanas mērķi:

- a) ja ir ticama iespēja, ka atteice tieši izraisīs katastrofisku avāriju, saistītais risks nav papildus jāsamazina, ja ir pierādīts, ka funkcijas atteice ir ļoti maziespējama;
- b) ja ir ticama iespēja, ka atteice tieši izraisīs kritisku avāriju, saistītais risks nav papildus jāsamazina, ja ir pierādīts, ka funkcijas atteice ir maziespējama.

Izvēle starp 23. un 35. definīciju izriet no ticamākajām atteices nedrošajām sekām.

2.5.6. Neskarot 2.5.1 un 2.5.4. punktu, saskaņotos projektēšanas mērķus, kas noteikti 2.5.5. punktā, izmanto elektrisku, elektronisku un programmējamu elektronisku tehnisku sistēmu projektēšanai. Tie ir visstingrākie projektēšanas mērķi, kādus var paredzēt savstarpējai atzīšanai.

Tos neizmanto ne kā vispārējus kvantitatīvus mērķus visai dalībvalsts dzelzceļa sistēmai, ne kā mērķus pilnībā mehānisku tehnisku sistēmu projektēšanai.

Jauktām tehniskām sistēmām, kas veidotas no pilnībā mehāniskas daļas un no elektriskas, elektroniskas un programmējamās elektroniskas daļas, apdraudējumu konstatēšanu veic saskaņā ar 2.2.5. punktu. Apdraudējumus, ko rada pilnībā mehāniska daļa, nekontrolē, izmantojot 2.5.5. punktā noteiktos saskaņotos projektēšanas mērķus.

2.5.7. Risku, kas saistīts ar 2.5.5. punktā minēto tehnisku sistēmu funkciju atteici, uzskata par pieņemamu, ja tiek izpildītas arī šādas prasības:

- a) ir pierādīta atbilstība piemērojamiem saskaņotajiem projektēšanas kritērijiem;
- b) saistītās sistemātiskās atteices un sistemātiskie defekti tiek kontrolēti saskaņā ar drošības un kvalitātes procesiem, kas atbilst saskaņotajam projektēšanas mērķim, kas ir piemērojams vērtējamajai tehniskajai sistēmai un ir definēts kopīgi atzītajos attiecīgajos standartos;
- c) piemērošanas apstākļus vērtējamās tehniskās sistēmas drošai integrēšanai dzelzceļa sistēmā konstatē un reģistrē apdraudējumu reģistrā saskaņā ar 4. punktu. Saskaņā ar 1.2.2. punktu šos piemērošanas apstākļus nodod dalībniekam, kurš atbild par drošas integrēšanas pierādīšanu.”;

3) pielikumā pievieno šādu 2.5.8.–2.5.12. punktu:

“2.5.8. Attiecībā uz tehnisku sistēmu saskaņotajiem kvantitatīvajiem projektēšanas mērķiem piemēro šādas definīcijas:

- a) termins “tieši” nozīmē, ka funkcijas atteicei ir iespēja izraisīt 2.5.5. punktā minēto avārijas veidu arī tad, ja nerodas papildu atteices;
- b) termins “iespēja” nozīmē, ka funkcija atteice var izraisīt 2.5.5. punktā minēto avārijas veidu.

- 2.5.9. Ja vērtējamās tehniskās sistēmas funkcijas atteice tieši neizraisa izskatāmo risku, ir atļauts piemērot mazāk stingrus projektēšanas mērķus, ja priekšlikuma iesniedzējs var pierādīt, ka 3. panta 34. punktā definēto barjeru izmantošana ļauj sasniegt tādu pašu drošības līmeni.
- 2.5.10. Neskarot Direktīvas 2004/49/EK 8. pantā un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (\*) 17. panta 3. punktā noteikto procedūru, vērtējamajai tehniskajai sistēmai, izmantojot paziņotu valsts noteikumu, var pieprasīt stingrāku projektēšanas mērķi nekā 2.5.5. punktā noteiktie, lai uzturētu pašreizējo drošības līmeni dalībvalstī. Ja tiek pieprasītas papildu atļaujas ritekļu nodošanai ekspluatācijā, piemēro Direktīvas 2008/57/EK 23. un 25. panta procedūras.
- 2.5.11. Ja tehniskā sistēma ir izstrādāta, pamatojoties uz 2.5.5. punktā noteiktajām prasībām, piemēro savstarpējās atzīšanas principu atbilstīgi 15. panta 5. punktam.

Tomēr, ja attiecībā uz konkrētu apdraudējumu priekšlikuma iesniedzējs var pierādīt, ka pašreizējo drošības līmeni dalībvalstī, kur sistēmu izmanto, var uzturēt ar projektēšanas mērķi, kas ir mazāk stingrs nekā saskaņotais projektēšanas mērķis, tad saskaņotā projektēšanas mērķa vietā var izmantot šo mazāk stingro mērķi.

- 2.5.12. Precīza riska aplēšana un noteikšana atbilst vismaz šādām prasībām:
- a) precīzā riska aplēšanā izmantotās metodes pareizi raksturo vērtējamo sistēmu un tās parametrus (tostarp visus ekspluatācijas režīmus);
  - b) rezultāti ir pietiekami precīzi, lai tos varētu izmantot par stingru pamatu lēmumu pieņemšanai. Nelielas izmaiņas sākotnējos pieņēmumos vai priekšnoteikumos nerada prasību būtiskas izmaiņas.

---

(\*) Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).”