



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.12.2014 г.
COM(2014) 740 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**относно доклада за напредъка в изпълнението на Директивата относно
безопасността на железопътния транспорт**

{SWD(2014) 355 final}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно доклада за напредъка в изпълнението на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Съгласно член 31 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)¹ Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета на всеки пет години доклад относно изпълнението на въпросната директива.

Настоящото съобщение описва постигнатия напредък в изпълнението на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт в европейската железопътна система, откакто Комисията прие втория си доклад през септември 2009 г.².

В глава 1 се представя развитието през последните пет години по отношение на законодателството, което се основава на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, а в глава 2 се разглежда нейното изпълнение и прилагане. Повече подробности се съдържат в придружителния работен документ на службите на Комисията „Доклад за напредъка в изпълнението на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт (Директива 2004/49/ЕО)“.

2. РАЗВИТИЕ НА ПРАВНАТА РАМКА

Общата регулаторна рамка за безопасността на железопътния транспорт е от съществено значение за изграждането на единно европейско железопътно пространство. В това отношение Директива 2004/49/ЕО представлява голяма крачка към постигането на тази цел. Действително с нея беше установена рамка за хармонизиране на националните правила за безопасност, сертифициране за безопасност на железопътните предприятия, функцията и ролите на националните органи по безопасността, както и разследването на произшествия. Като следствие от това държавите членки трябва да се въздържат от разработването на свои собствени правила за безопасност и стандарти въз основа на силно различаващи се технически и оперативни подходи.

¹ 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). ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

² Съобщение на Комисията до Съвета и Европейския парламент „Доклад за напредъка на изпълнението на директивата за безопасността на железопътния транспорт и на Директивите за оперативната съвместимост на железопътната система“ (COM(2009) 464 окончателен).

2.1. Развитие напоследък на правната рамка за безопасността на железопътния транспорт

След приемането през 2009 г. на предишния доклад за напредъка беше разработено вторичното законодателство в сектора на безопасността на железопътния транспорт и влязоха в сила актовете за изпълнение, изисквани от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт (вж. приложението). Европейската железопътна агенция (European Railway Agency — ERA) има важен принос в изготвянето на законодателни проекти и в предоставянето на препоръки на Комисията.

По-долу Комисията прави преглед на най-важните постижения в областта на безопасността на железопътния транспорт през разглеждания период.

2.1.1. *Общи показатели за безопасност*

Общите показатели за безопасност (ОПБ) служат главно за измерване на резултатите по отношение на безопасността и за улесняване на оценката на икономическото въздействие на общите критерии за безопасност (ОКБ).

В съответствие с член 5, параграф 2 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт приложение I беше преработено, така че да включва общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на разходите при произшествия.

2.1.2. *Общи методи за безопасност*

Общите принципи на управление, регулиране и надзор на безопасността на железопътния транспорт, включително хармонизирани критерии за издаването на сертификати за безопасност и надзора върху него, са от съществено значение за постигането на единно европейско железопътно пространство.

Тези принципи, наричани обикновено общи методи за безопасност или ОМБ (вж. член 6 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт), определят също как да се оценяват нивата на безопасност и изпълнението на критериите за безопасност.

2.1.3. *Общи критерии за безопасност*

Общите критерии за безопасност или ОКБ (вж. член 7 от Директивата) определят нивата на безопасност от гледна точка на обществената приемливост на риска. Нивото на риск се изразява чрез броя на смъртните случаи и тежките наранявания за влак-километър. Съществуват следните рискови категории: за пътници; служители; лица, преминаващи през железопътни прелези; лица, намиращи се без разрешение в железопътни обекти; други физически лица, както и за обществото като цяло.

ОКБ улесняват мониторинга за безопасното функциониране на железопътния транспорт, като предоставят количествена мярка дали безопасността се поддържа поне на същото ниво в държавите членки.

2.1.4. Сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони (член 14а от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

Друго важно постижение през последните пет години е въвеждането на нова система за сертифициране на структурите, отговарящи за поддръжката (СОП) на товарни вагони. Нейната цел е да предостави доказателства в рамките на Съюза, че дадена СОП е изградила своята система за поддръжка. Способността на дадена СОП да гарантира безопасната експлоатация на всички товарни вагони, за които отговаря, може да бъде оценена, като се използва хармонизираната рамка, предвидена с Регламент (ЕС) № 445/2011³.

2.2. Национални правила за безопасност

Националните правила за безопасност (НПБ) са една от най-големите пречки за развитието на вътрешноевропейския пазар за железопътен транспорт поради пораждащата от тях липса на прозрачност. Въпреки че НПБ са въведени по основателни причини, повечето от тях са наследени от стара нормативна уредба и са излишни в системата за безопасност, установена с Директивата относно безопасността на железопътния транспорт.

Държавите членки следва редовно да актуализират своите национални правила, да заличават остарелите разпоредби и своевременно да информират Комисията и ERA за всички изменения на тези правила. В продължение на няколко години беше отбелязан обаче ограничен напредък в изменението на излишни НПБ. Поради това през декември 2010 г. Комитетът за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт реши да създаде специална работна група относно националните правила за безопасност (2011—2012 г.), чиито задачи са да премахне някои неясноти относно НПБ и да спомогне за разпространението на най-добрите практики.

Заклученията в изготвения от работната група доклад включват препоръки за разпространението на най-добрите практики и за рационализиране на националните правила на държавите членки, процедури за подобряване на прозрачността и предложения за бъдещата правна рамка. Комисията и ERA се съобразиха с тези препоръки в своите съответни области на компетентност:

а) Информираност за проблема и разчистване на националните правила за безопасност

Все още са налице редица излишни, повтарящи се, противоречиви и ненужни НПБ, които не са в съответствие с европейската рамка.

Работната група прикани ERA да започне информационна кампания, която включваше целево информиране и съответни диалози, оценка на НПБ и определяне на специфични приоритети във всяка посетена от нея държава членка.

Работната група разработи „инструмент за управление на правилата“, който да предоставя насоки относно действащата законодателна рамка, а ERA се обвърна

³ ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22.

към държавите членки с предложение за разчистване на остарелите правила най-малко веднъж годишно.

б) Насърчаване на прозрачността

Беше въведен софтуерният инструмент Notif-IT за нотифициране на нови НПБ. От април 2014 г. насам се прилага модул „Проекти за правила за безопасност“, за да се подобри прозрачността и да се предотврати приемането на правила, които не са в съответствие с правната рамка на ЕС. Съответната база данни ще бъде прехвърлена от Комисията на ERA през 2015 г.

ERA подпомага Комисията при предварителното и/или крайното оценяване на нотифицираните НПБ. Тя също така изготви методика за мониторинг на напредъка по отношение на прозрачността чрез използване на т.нар. барометър за прозрачността в железопътния сектор и проучвания относно прозрачността, насочени към националните органи по безопасността (НОБ) и държавите членки.

в) Предложения за бъдещата правна рамка

В рамките на четвъртия пакет от мерки за железопътния транспорт (вж. раздел 2.4.2) Комисията предложи преработен текст на директивите за безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

Както е препоръчано от работната група, НПБ и националните технически правила вече се наричат „национални правила“ (независимо от тяхната обосновка). Процедурите за установяване и нотифициране на нови „национални правила“ бяха хармонизирани, въпреки че все още се използват различни правни основания за тяхното приемане.

3. МОНИТОРИНГ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО И НА НИВОТО НА БЕЗОПАСНОСТ

3.1. Транспониране от държавите членки на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт

Ако Директивата е транспонирана неправилно, това не позволява разработването или подобряването на мерки за безопасност в съответствие с развитието на единното европейско железопътно пространство.

Комисията, подпомагана от ERA, анализира законодателните мерки, нотифицирани от държавите членки, за да се провери дали те правилно са транспонирани разпоредбите на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт.

Комисията поиска информация от държавите членки относно транспонирането от тях на Директивата (чрез въпросници „EU-Pilot“) и започна производства за установяване на неизпълнение на задължения, когато обясненията за липсващо или неправилно транспониране не са задоволителни.

Бяха разгледани общо 26 случая по EU-Pilot, един от които беше приключен на етапа на предварително производство за установяване на неизпълнение на задължения. Бяха започнати производства за установяване на неизпълнение на

задължения в 19 случая, пет от които вече са приключени, след като съответните държави членки предприеха коригиращи действия. Един случай беше отнесен до Съда на Европейския съюз. Понастоящем (октомври 2014 г.) все още са в ход шест процедури на етап EU-Pilot и 14 производства за установяване на неизпълнение на задължения.

3.2. Управление и мониторинг на безопасността

Макар че транспонирането е важна първа стъпка, законодателството може формално да бъде добре транспонирано, но да не се прилага правилно. Ако мерките за безопасност не са правилно приложени, те не могат да осигурят постоянно високо ниво на безопасност за гражданите на ЕС. Правната рамка, установена с Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, включва методи за мониторинг на нивото на безопасност и постигането на целите.

3.2.1. Управление на безопасността

Безопасността на железопътния транспорт в Европа се управляват на равнища оператор, държава членка и ЕС.

Правната рамка, създадена с Директивата относно безопасността на железопътния транспорт, се основава на отговорността на основните участници, т.е. на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, да оценяват всички рискове, свързани с безопасната експлоатация на влаковете, и да въведат система за управление на безопасността (СУБ) съгласно член 9 от Директивата.

На равнище държава членка националните органи по безопасността (НОБ) оценяват качеството на СУБ, когато издават на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура сертификата или разрешителното за безопасност, изисквани за осъществяване на дейността им. НОБ отговарят за надзора върху дейността на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура през периода на валидност на съответния сертификат/разрешително.

На равнище ЕС мониторингът на нивото на безопасност е една от ключовите задачи на ERA, която изготвя годишна оценка за спазването на ОКБ и на „националните контролни стойности“ в съответствие с общия метод за безопасност съгласно Решение 2009/460/ЕО на Комисията⁴ (вж. в частност член 4). Оценката обхваща 26-те държави членки, които имат железопътна система, плюс Норвегия. През 2014 г. тя за пръв път обхваща Хърватия, която се присъедини към ЕС през предходната година.

Резултатите от оценката за 2014 г. показват, че в по-голямата част от държавите членки нивото на безопасност остава приемливо, макар че в няколко от тях са установени признаци за възможно влошаване. Европейската комисия и ERA ще обърнат особено внимание на тези държави членки, от които в съответствие с член 5 от Решение № 2009/460/ЕО се очаква да изпратят на Комисията обяснение за вероятните причини за резултатите.

⁴ Решение 2009/460/ЕО на Комисията от 5 юни 2009 г. за приемане на общ метод в областта на техниката за безопасност, с който да се оценява постигането на критериите за безопасност, посочени в член 6 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 150, 13.6.2009 г., стр. 11.

3.2.2. Преглед на безопасността

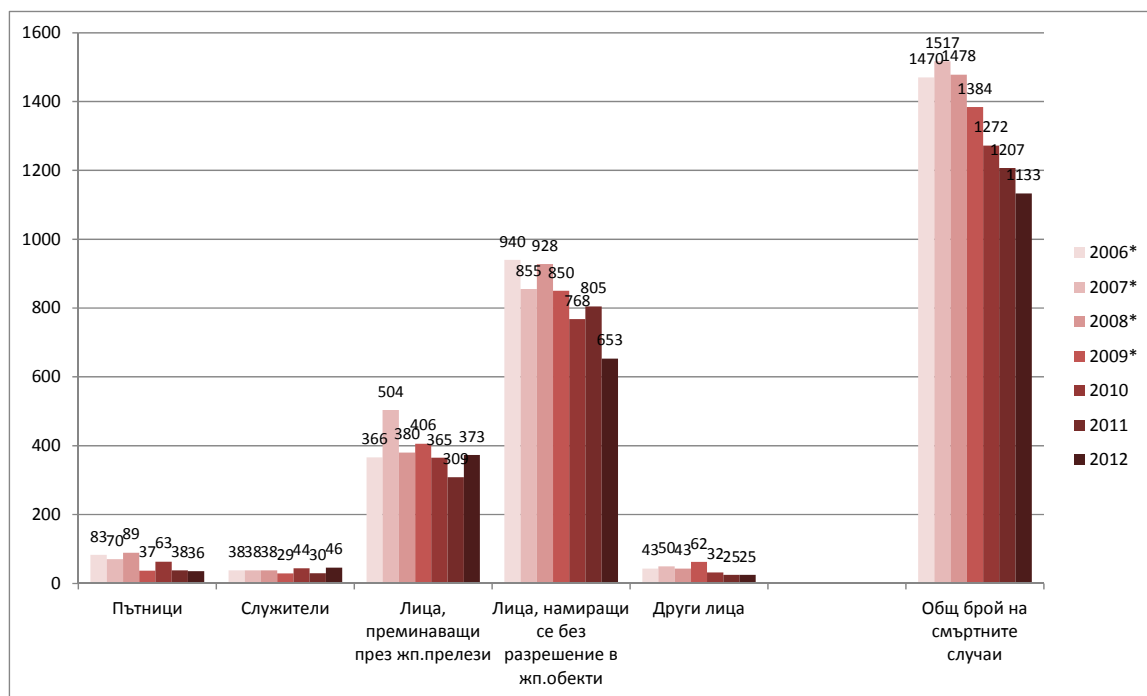
НОБ и националните разследващи органи (НРО) са правно задължени (съгласно членове 18 и 23 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт) да докладват на ERA определен набор от конкретни сведения, който може да се използва за оценка на развитието на безопасността на железопътния транспорт в ЕС.

От 2006 г. насам ERA публикува доклад на всеки две години, предоставящ на заинтересованите страни задълбочен преглед на развитието на безопасността на железопътния транспорт в ЕС⁵.

През последните шест години продължи подобряването на безопасността на железопътния транспорт в целия ЕС, като значително намаля броят на произшествията, но по отношение на броя на жертвите намалението е незначително (вж. фигури 1 и 2). В железопътния транспорт в държавите членки всяка година се случват повече от 2 000 значителни произшествия. Повече от три четвърти от всички железопътни произшествия, с изключение на самоубийствата, са причинени от движещ се подвижен състав произшествия с лица и произшествия на железопътни прелези. Всяка година при такива произшествия загиват около 1 200 души и приблизително още толкова са тежко ранени.

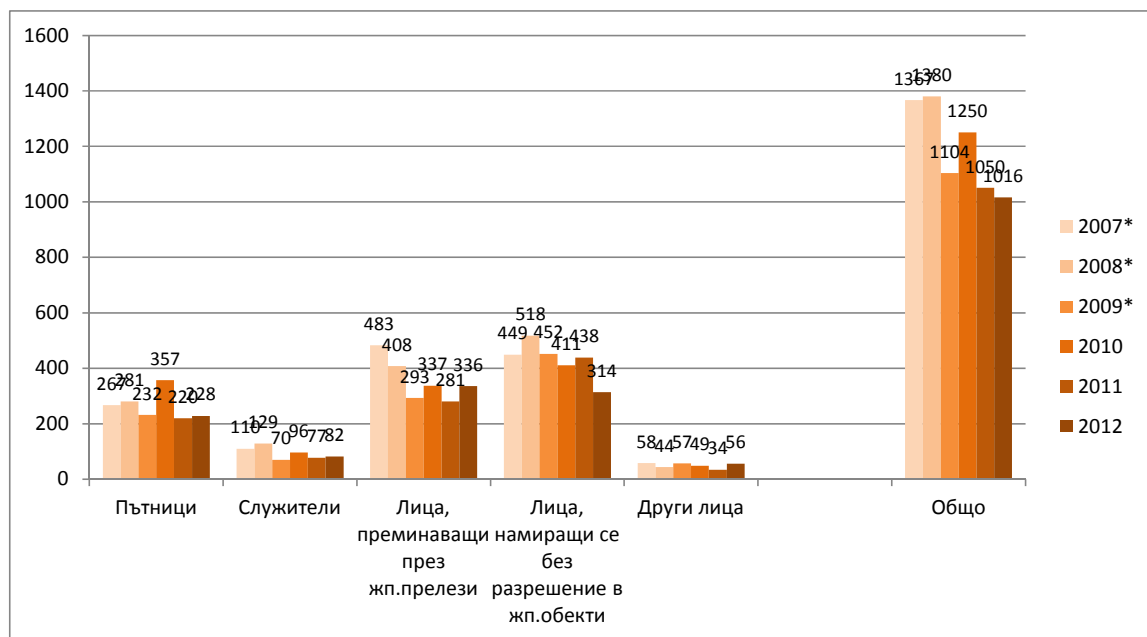
Държавите членки силно се различават по ниво на безопасност, а нивото на риска в няколко от тях значително превишава средното за ЕС (вж. фигура 3). Прилагането на системен подход за подобряване на нивото на безопасност в тези държави членки би било важна стъпка към действително общоевропейски цели по отношение на безопасността в бъдеще.

⁵ Източник на информацията и фигурите: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, на разположение на уебсайта на ERA: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>



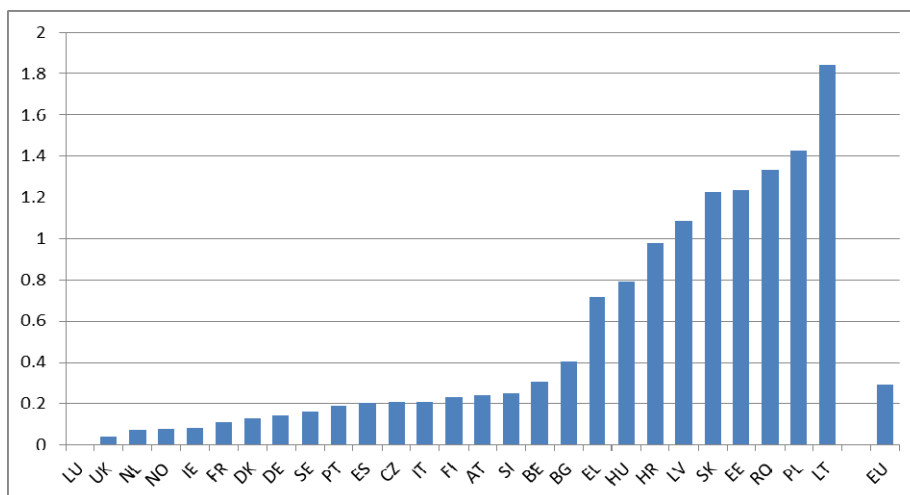
Фигура 1: Брой на смъртните случаи по категории жертви (за ЕС-28: 2006—2012 г.)

* Липсват данни за Хърватия за периода 2006—2009 г.



Фигура 2: Брой на тежко ранените по категории жертви (за ЕС-28: 2007—2012 г.)

* Липсват данни за Хърватия за периода 2007—2009 г.



Фигура 3: Риск от смъртни случаи в железопътния транспорт — смъртни случаи и приведени тежки наранявания за милион влак-километри (2007—2012 г.)

3.2.3. *Произшествия, разследвани от националните разследващи органи (НРО)*

Броят на тежките железопътни произшествия, разследвани от НРО, остава постоянен от 2007 г. насам и възлиза на около 40 годишно. През последните години обаче все повече и повече НРО започнаха да разследват произшествия, които не са категоризирани като тежки съгласно Директивата.

За всяко произшествие, разследвано от НРО, ERA получава уведомление за започването на разследването и окончателния доклад от него.

Сътрудничеството между НРО е от важно значение: резултатите от разследванията могат да бъдат обсъдени на равнище ЕС с оглед всички оператори да извлекат поуки от произшествията и да подобрят своето управление на безопасността. ERA работи съвместно с НРО върху методи за разследване на произшествията, докладване, изготвяне на препоръки и обмен на добри практики. Със съдействието на ERA националните органи по безопасността и НРО разработиха съвместни насоки за препоръки по безопасността⁶.

ERA разработи също така информационна система за обмен на спешна и важна информация, свързана с безопасността, като по този начин се подпомагат железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да предприемат най-подходящите мерки съобразно техния специфичен рисков профил.

3.2.4. *Мониторинг на дейностите, подпомагани от ERA*

В допълнение към своите правни задължения за докладване ERA наблюдава на доброволна основа дейностите на основните институционални органи чрез:

- програмата за **кръстосан одит на националните органи по безопасността**, която има за цел да се оцени изпълнението на трите основни дейности,

⁶ Насоките са на разположение на уебсайта на ERA: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

които се изискват от тези органи по силата на директивите за безопасността и за оперативната съвместимост (издаване на сертификати и разрешителни за безопасност, надзор и издаване на разрешителни за въвеждане в експлоатация на возила) и да се споделят най-добри практики. Системата за кръстосан одит беше използвана пилотно между 2011 и 2013 г. и вече е в ход първият пълен цикъл на одит (2013—2018 г.), включващ оценка на изпълнението, подкрепа за хармонизирането на процесите и идентифициране на възможни проблеми, на които трябва да се обърне внимание в бъдещото законодателство; и

- **доброволни оценки на НРО**, подпомагащи НРО чрез оценка на техните текущи резултати в разследването на произшествия, обмена на добри практики и установяването на практически начини за подобряване на тяхната работа.

3.3. Сертифициране на структурите, отговарящи за поддръжката (СОП)

Системата за сертифициране съгласно Регламент (ЕС) № 445/2011 предоставя валидни за целия ЕС доказателства, че дадена СОП е установила своя система за поддръжка и може да изпълни хармонизираните изисквания. Откакто този регламент влезе в сила през май 2011 г., бяха постигнати следните резултати:

- броят на сертифицираните структури се увеличи от 10 на 248 между май 2012 г. и март 2014 г.; и
- броят на работилниците за поддръжка, които са сертифицирани в съответствие с установената с Регламента доброволна система на сертифициране, се увеличи от 1 на 169 през същия период.

С цел хармонизиране на оценките на СОП от сертифициращите органи, ERA организира спомагателни дейности, за да насърчи сътрудничеството, насочването и разпространението на най-добри практики.

3.4. По-нататъшно развитие

3.4.1. Процеси на мониторинг на нивото на безопасност

ERA разработи „матрица за регулаторен мониторинг“, която може да осигури систематичен преглед на положението на равнище министерство, национален орган по безопасността и национален разследващ орган в отделните държави членки. Целта е да се установи как функционира рамката на равнище държава членка и по този начин да се разберат по-добре механизмите, причиняващи системни проблеми, както и да се разкрият най-добрите практики за прилагането на регулаторната рамка, които могат да бъдат споделени между държавите членки.

Първите резултати бяха докладвани на Комитета за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт през юни 2014 г. Комисията и ERA предложиха матрицата да бъде използвана за обща оценка на нивото на безопасност на железопътния транспорт в държавите членки, като се започне с няколко приоритетни държави членки, в които нивото на риск е значително над средното за ЕС (поставени в дясната част на фигура 3).

3.4.2. Четвъртият пакет от мерки за железопътния транспорт и преработената Директива относно безопасността на железопътния транспорт

Четвъртият пакет от мерки за железопътния транспорт, приет от Комисията на 30 януари 2013 г., има за цел да подобри качеството и ефикасността на услугите, за да стане железопътният транспорт по-привлекателен избор за пътниците.

Пакетът включва преработената Директива относно безопасността на железопътния транспорт, включваща главно изменения в разпоредбите за сертифициране за безопасност и преминаване към единен сертификат за безопасност. Вместо сегашната система от две части, въз основа на единно заявление ще се предоставя единен сертификат за безопасност, валиден във всички държави членки, в които съответното железопътно предприятие извършва дейност. Това е в съответствие с общата цел на четвъртия пакет: премахване на административните и техническите пречки с цел да се повиши конкурентоспособността на железниците спрямо другите видове транспорт.

Освен това ERA ще играе по-важна роля и ще се превърне в общоевропейски орган по отношение на сертифицирането за безопасност.

НОБ ще продължат да действат като главни надзорни органи за железопътните предприятия и да издават разрешителни за безопасност на управителите на инфраструктура. С цел да се гарантира, че те извършват това въз основа на сходни критерии и процедури, на ERA ще бъде разрешено да контролира тяхната дейност, резултати и организация.

3.4.3. Платформа за управителите на европейската железопътна инфраструктура (Platform for European Rail Infrastructure Managers — PRIME)

През януари 2014 г. Комисията стартира платформа на високо равнище за управителите на европейската железопътна инфраструктура; това следва да подобри сътрудничеството между управителите на инфраструктура и, наред с другото, да гарантира по-добро прилагане на общия подход по отношение на безопасността в ЕС.

На първото заседание на 28 януари 2014 г. се осъществи полезен обмен на мнения по последните железопътни произшествия, налагащи разглеждането на превантивни мерки.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

През последните пет години бяха приети законодателните актове, предвидени в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт. Комитетът за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт проведе приблизително 20 заседания, като посредством процедурите на комитет консултира Комисията относно подходящи мерки. Това се осъществи въз основа на получената от Европейската железопътна агенция информация под формата на многобройни препоръки по въпроси на оперативната съвместимост и безопасността.

След доклада от 2009 г. за напредъка бяха разработени общи показатели, методи и критерии за безопасност. Националните органи по безопасността вече са в състояние да издават сертификати/разрешителни за безопасност и да осъществяват надзор в съответствие с хармонизирана методика. Беше въведена хармонизирана система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони. Следователно общата законодателна рамка за безопасност вече е в действие.

Някои проблеми остават обаче нерешени:

- няколко държави членки са транспонирали разпоредбите на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт неправилно или неясно. Това би могло да доведе до непоследователно прилагане на изискванията за безопасност в рамките на европейската железопътна система и до неравни условия за железопътните предприятия. Очаква се вследствие на производства за установяване на неизпълнение на задължения съответните държави членки да адаптират своето национално законодателство, така че да е в съответствие с разпоредбите на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт;
- липсата на прозрачност, свързана с националните правила за безопасност, може да се окаже пречка за вътрешния пазар. Въпреки че НПБ са въведени по основателни причини, повечето от тях са наследени от стара нормативна уредба и стават излишни в хода на развитието на правото на ЕС. От държавите членки съответно се очаква да отменят остарелите правила. Новите НПБ следва да бъдат ограничени по обхват и не по-строги, отколкото е необходимо за постигане на целите по отношение на безопасността. Освен това националните органи по безопасността следва да се въздържат от налагането на строги правила за безопасност, а по-скоро да задължават управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия изцяло да поемат своята отговорност за безопасността на системата; и
- нивото на безопасност на железопътния транспорт в общи линии е задоволително и по-добро от това на другите видове сухопътен транспорт, но между държавите членки съществуват големи различия по отношение на него. Съгласно член 4, параграф 1 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт „държавите членки гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа по принцип и при възможност и необходимост се подобрява непрекъснато“. Изглежда „възможно и необходимо“ да се полагат усилия за подобряване на положението в тези държави членки, в които нивото на риск е значително над средното за ЕС.

Във връзка с този последен въпрос ERA изготви инструмент за общата оценка на безопасността на железопътния транспорт във всяка държава членка. През следващите години, когато някои държави членки ще бъдат подложени на по-строг контрол, могат да се очакват по-балансиран резултат и общо повишение на нивата на безопасност.

Също и последните инициативи на Комисията, като например за техническия стълб на четвъртия пакет от мерки за железопътния транспорт и разработването на

платформа за управителите на европейска инфраструктура (PRIME), притежават реален потенциал да доведат до по-нататъшно подобряване на безопасността.

Приложение

Мерки, приети от Комисията от 2009 г. насам в изпълнение на Директива 2004/49/ЕО⁷

Общи показатели за безопасност (член 5 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

1. Директива 2009/149/ЕО на Комисията от 27 ноември 2009 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие (ОВ L 313, 28.11.2009 г., стр. 65)
2. Директива 2014/88/ЕС на Комисията от 9 юли 2014 г. за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие (ОВ L 201, 10.7.2014 г., стр. 9)

Общи методи за безопасност (член 6 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

а) Методи за определяне и оценка на риска

3. 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)

б) Методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификати и разрешителни за безопасност

4. Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт (ОВ L 326, 10.12.2010 г., стр. 11)
5. Регламент (ЕС) № 1169/2010 на Комисията от 10 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на разрешително за железопътна безопасност (ОВ L 327, 11.12.2010 г., стр. 13)

в) Методи за проверка на експлоатацията и поддръжката

6. Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност за осъществяване на надзор от националните органи по безопасност след издаването на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност (ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 3)

⁷ В списъка не са включени решения за изпълнение на Комисията относно мандат за ERA.

7. Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 г. относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката (ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 8)

Общи критерии за безопасност (член 7 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

8. Решение № 2010/409/ЕС на Комисията от 19 юли 2010 г. относно общите критерии за безопасност, посочени в член 7 от Директива 2004/49/ЕО (ОВ L 189, 22.7.2010 г., стр. 19)
9. Решение 2012/226/ЕС на Комисията от 23 април 2012 г. относно втория комплект общи критерии за безопасност във връзка с железопътната система (ОВ L 115, 27.4.2012 г., стр. 27)
10. Решение за изпълнение 2013/753/ЕС на Комисията от 11 декември 2013 г. за изменение на Решение 2012/226/ЕС относно втория комплект общи критерии за безопасност във връзка с железопътната система (ОВ L 334, 13.12.2013 г., стр. 37)

Сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони (член 14а от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт)

11. Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22)